

CUB

Rail

Giornale di collegamento tra i ferrovieri

Stampato dai macchinisti Cub Trasporti Lombardia

Anno II numero 11 OTTOBRE 2011

ALL'INTERNO

- 3** Manifesto europeo dei sindacati da base alternativi
Non paghiamo la loro crisi
- 4** CrhoniCUB
- 5** Svizzera, ancora Agente Solo criminale
- 8** IVU, dietrofront sindacali pagati dai lavoratori

10 Dagli impianti

11 Non sciopererò più per il CCNL mobilità

12 Storie Ribelli
Ai tempi di Spartaco

Frecciargento e Frecciarossa, macchinisti e patentati C partiti al posto dei CST? (pagina 16)

18 Il diritto alla vita indipendente dei disabili italiani

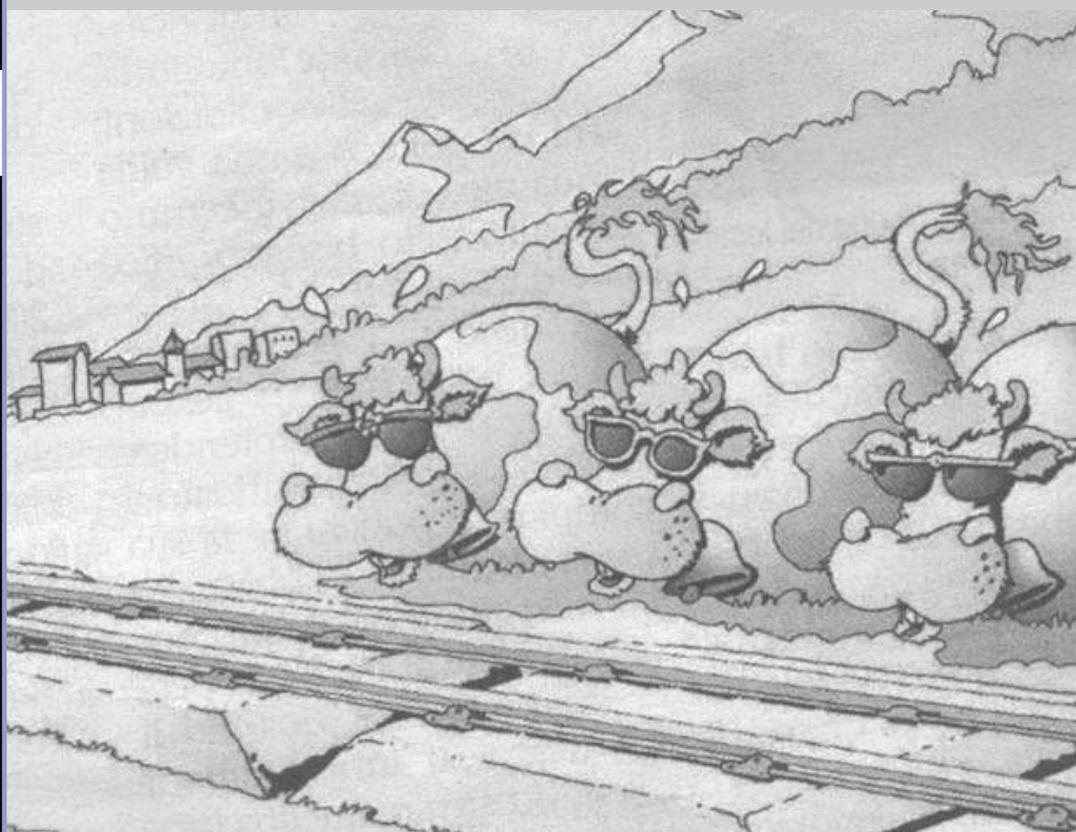
19 Il salto di Varazze

20 Macchinisti nella storia
VIII Ezio Lodi

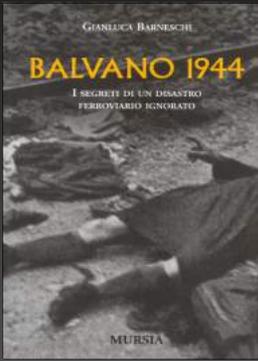
23 Bologna, ferroviere senza fissa dimora muore di emarginazione



C'era una volta la STRADA FERRATA



LIBRI



Gianluca Barneschi

Balvano 1944. I segreti di un disastro ferroviario ignorato
MURSIA Euro 20

LIBRI



Demetrio Vallejo

Le lotte ferroviarie che commossero il Messico (1958-1959)
Q PM Euro 3

LIBRI



La talpa

Libretto integrativo ALE 582

La talpa Euro 5

LIBRI



La talpa

Libretto integrativo FNME

La talpa Euro 3

LIBRI



Testimonianze dei macchinisti italiani contro il sigillante (1913-1949)

La talpa Euro 3

LIBRI



Sonno e lavoro a turni

La talpa Euro 3

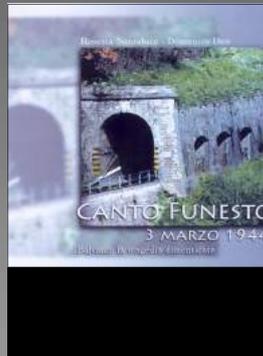
VIDEO



Quando combattono gli elefanti

Euro 7

CD



Canto Funesto 3 marzo 1944

Balvano Euro 5

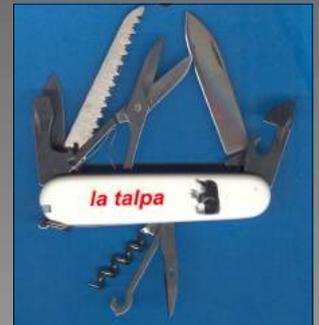
LIBRI



Quaderno Cub Rail 1

Euro 3 (abbonati gratis)

COLTELLINI



NE RIMANGONO 12!!! (e ad un prezzo imbattibile, visto il cambio...)

Euro 15

Per richiedere il materiale scrivi a: cubrail@libero.it

NOVITA' !
L'attesissimo salvaschermo Cubrail è arrivato!
(pagina 16)



BANDIERA CUB RAIL

Euro 25

NUMERI ARRETRATI

Sono disponibili i numeri arretrati:

- **FORMATO ELETTRONICO:** numero 0 (ottobre 2008) e, in successione di due mesi, dal numero 1 (febbraio 2010) al numero 6 (dicembre 2010)

con collegamento al sito www.latalpadimilano.it (sezione download oppure finestra cubrail nella home page)

- **COPIA CARTACEA:** tutti i numeri esclusi 0, 1, 8



Non paghiamo la loro crisi! Lottiamo!



In tutti i Paesi governi e padroni varano piani di austerità che rispondono alle esigenze delle istituzioni capitaliste mondiali: FMI, Banca Mondiale, BCE. La loro ricetta è semplice: far pagare i popoli, attaccare ogni giorno i lavoratori per aumentare potere e profitti di una piccola minoranza di capitalisti-banchieri-industriali. Distruggere i servizi pubblici e la protezione sociale, bloccare salari e pensioni, aumentare la produttività, tassare chi lavora, precarizzare ogni settore, attaccare qualificazione e sapere dei

lavoratori... è una guerra sociale contro lavoratori, disoccupati, pensionati. Per arrivare a ciò attaccano conquiste delle generazioni precedenti annientando le leggi sociali di ogni Paese, reprimendo chi resiste, stigmatizzando popolazioni di poveri ed immigrati. In una simile situazione, va messa tutta la forza che abbiamo nella lotta.

Occorre ripartire le ricchezze che noi produciamo attraverso la modifica dei sistemi fiscali, l'aumento di salari, pensioni, indennità, lavori stabili e socialmente utili, il tutto accompagnato da misure strutturali forti: sviluppo del servizio pubblico, protezione sociale. Insieme sosteniamo:

- I movimenti di sciopero e le manifestazioni in vari Paesi europei;
- la giornata internazionale del 15 ottobre lanciata dal movimento degli indignados;
- le manifestazioni contro il G20.

Il sistema capitalista conosce una crisi strutturale profonda. Una parte del mondo sindacale ha accettato l'essenziale del suo funzionamento e degli obiettivi. Questo mondo sindacale è divenuto una rotella del sistema. Di contro, molti collettivi sindacali perseguono un'azione emancipatrice: difendere gli interessi di classe immediati, costruire una società che non si basi più sulla dominazione della maggioranza della popolazione. Questo sindacalismo è il nostro, internazionalista. La crisi alimenta la xenofobia, il razzismo. Noi li combattiamo per la costruzione della solidarietà internazionale dei lavoratori.

Per salvare il sistema ed i loro profitti i padroni sono organizzati a livello internazionale. Il movimento sindacale deve agire oltre le iere per imporre un altro sistema rispetto a quello che saccheggia lavoratori, le risorse naturali, i Paesi poveri, produce fame, miseria, precarietà, attacca i diritti fondamentali... Costruiamo una rete sindacale alternativa in Europa, aperta a tutte le forze che vogliono lottare contro il capitalismo ed il liberismo.



CUB Rail

**GIORNALE DI COLLEGAMENTO
TRA I FERROVIERI**
A cura dei macchinisti Cub-Trasporti
Lombardia

REDAZIONE
Viale Lombardia, 20 Milano
telefono 02 70631804 fax 02 70602409

E-MAIL Cubrail@libero.it
ABBONAMENTO ANNUALE 12 euro
(iscritti Cub 5 euro)
Modalità per abbonamenti e versamenti:
vedi bacheca a pagina 20

Supplemento a Collegamenti Wobbly
per una teoria critica libertaria
n. 13, gennaio-giugno 2008

Direttore: Giorgio Sacchetti

Registrazione del Tribunale di Firenze
n. 2563 del 14 marzo 1977

Stampato in proprio, 31 ottobre 2011

RETE INTERNAZIONALE DEI SINDACATI ALTERNATIVI E DI BASE



CrhoniCUB



4 settembre

Un uomo sprovvisto di biglietto tiene in ostaggio con un coltello puntato alla gola una viaggiatrice sull'ES 9530 in viaggio verso Milano. Poi si consegna alla Polfer di Bologna.

5 settembre

La stampa riporta la notizia della vittoria di una pendolare lombarda in un ricorso contro Trenitalia; la viaggiatrice aveva inoltrato il proprio ricorso al Giudice di Pace denunciando soppressioni, sporcizia e sovraffollamento dei convogli e le precarie condizioni di viaggio.

Il fatto apre la possibilità che altri viaggiatori organizzino una class action, un sistema di azioni per una tutela collettiva di rimborso.

Trenitalia dovrà restituire alla ricorrente i soldi degli abbonamenti per il periodo incriminato (un anno, 500 euro) e risarcirla dei danni morali in quanto le condizioni di viaggio erano «gravemente umilianti» nella tratta San Zenone al Lambro - Milano-Rogoredo. «Treni in ritardo di almeno 10-15 minuti come norma, salvo ritardi maggiori; sedili sporchi al punto di non potersi più sedere; malfunzionamento di apparecchiature interne e, in alcuni casi, soppressione di alcuni treni che non veniva neppure annunciata». L'avvocato della ricorrente ha citato l'art. 36 del Codice al Consumo («nullità delle clausole contrattuali di cui venga accertata la vessatorietà in tema di contratti conclusi tra il professionista e il singolo utente persona fisica e ciò a tutela del consumatore»).

8 settembre

Va a fuoco il compressore della motrice dell'ESC 9703 (E414) tra Vidalengo e Morengo (Mi-Ve). Dal giorno precedente il treno era in servizio col compressore continuamente inserito, nonostante le relative esclusioni in BT. Dopo l'azionamento dell'antincendio (dalla maniglia esterna), il treno viene spinto in stazione dove intervengono i VvFf.

9 settembre

Al dibattito su trasporto ferroviario, alta velocità e pendolari organizzato dal Pd a Genova con Mauro Moretti, e Debora Serracchiani, parlamentare europea favorevole alla Tav Torino Lione e relatrice di un prossimo, pesante provvedimento di ulteriore liberalizzazione sulle ferrovie, intervengono familiari delle vittime di Viareggio, pendolari ed attivisti No Tav.



Familiari e cittadini di Viareggio accolgono l'AD con le gigantografie delle vittime della strage.

Ad attendere l'AD vi sono molti familiari delle vittime della strage e cittadini di Viareggio, che manifestano dolore e indignazione accogliendolo con le gigantografie delle vittime. Il moderatore della serata, Matteo Mauri, responsabile nazionale Trasporti del Pd, prende la parola, ma la sua voce è sommersa dai fischi e dagli insulti provenienti dalla platea dove sono presenti anche i No Tav. Il dibattito viene sospeso e la polizia accompagna fuori l'AD.

«Una persona degna si doveva dimettere il giorno dopo l'incidente, invece lui è ancora lì. Si vanta di avere risanato il bilancio delle Ferrovie, ma lo ha fatto tagliando sulla sicurezza», dichiara Daniela Rombi, mostrando sulla t-shirt la foto della figlia Emanuela, uccisa nella strage.

Qualcuno scrive che «forse il Pd dovrebbe riflettere sull'appoggio incondizionato che offre a Moretti, non solo riguardo al comportamento tenuto ripetutamente in occasione della tragedia di Viareggio ma, soprattutto, sulla politica dei trasporti che ha privilegiato le cosiddette 'freccie' a danno dei pendolari, del servizio 'normale' e di quello merci; scelte tecnocratiche praticamente autogestite dal gruppo Fs nella totale assenza di indirizzi politici. Forse il Pd dovrebbe anche chiarire le voci che circolano riguardo una sua possibile candidatura nelle file del partito».

Il ragionamento è lineare, ma pretendere che il Pd rifletta significa non aver capito cos'è il Pd e quali interessi rappresenta.

11 settembre

La Gazzetta di Reggio, a proposito dell'incidente avvenuto nella notte tra l'11 ed il 12 giugno allo scalo di Casalgrande, con danni per oltre un milione di euro, riporta la notizia che, contrariamente alle prime ipotesi rispetto ad una matrice mafiosa, sarebbe stato causato da una bravata di ubriachi. I

responsabili sarebbero due ex dipendenti Fer che lavoravano allo scalo (in conduzione alla Dinazzano Po) e un loro conoscente. Secondo le prime ricostruzioni, sembra che i tre, dopo aver alzato il gomito, abbiano deciso di "sfidarsi": dopo sette manovre, hanno messo in movimento il locomotore che si è schiantato contro i portoni del capannone della Schenker, travolgendo altri vagoni vuoti. Sono stati gli stessi presunti responsabili a offrire lo spunto per la svolta alle indagini: i due dipendenti Fer, infatti, si sarebbero licenziati all'improvviso, anomalia non sfuggita ai carabinieri.

24 settembre

Il treno d'agenzia Orient Express 13468 Venezia - Parigi via Brennero, composto da vagoni letto di lusso, si spezza intorno alle 13 nei pressi della stazione di Peri, a nord di Verona. Nessun ferito ma solo danni. I 170 viaggiatori hanno dovuto attendere oltre otto ore prima di riprendere il viaggio dopo essere stati dirottati via Milano.

La trazione del treno è affidata a Trenitalia, le carrozze sono gestite dalla società Venice Simplon Orient Express (VSOE); i facoltosi viaggiatori rivivono i fasti e il mito dell'Orient Express ma evidentemente il lusso, anche quello sfrenato, non basta a garantire la sicurezza e l'affidabilità dei convogli.

Lo spezzamento, come nei precedenti casi degli ETR 500, avvenuti in manovra a Milano nel luglio 2008 e quello, molto più grave del freccia rossa 9456, avvenuto nella stazione di Anagni, sulla linea AV, Napoli-Roma il 24 gennaio 2009, si è verificato a bassa velocità tra l'ultimo ed il penultimo dei 17 vagoni storici trainati da una locomotiva elettronica E405.

27 settembre



Intorno alle 6 del mattino deragliano due carri carichi di bobine di ferro di un treno merci proveniente dall'Austria composto da quattordici carri nei pressi di Istrana, sulla linea Treviso - Vicenza. Linea interrotta con disagi e ritardi per il traffico ferroviario.

27 settembre



L'operaio RFI Nicola Dalmasso, 43 anni, è la trentesima vittima dal luglio 2007 ad oggi nel settore della manutenzione e costruzione ferroviaria.

Nicola muore per una scarica ad alta tensione allo scalo Parco Roja, a Ventimiglia.

Secondo alcuni testimoni avrebbe perso l'equilibrio e si sarebbe aggrappato d'istinto ad un cavo dell'alta tensione, rimanendo folgorato. Sul posto arrivano i VvFf ed i medici del 118 che purtroppo non possono far altro che constatare il decesso.

Il 21 ottobre il sostituto Procuratore iscrive cinque ferrovieri (tra cui il capo servizio di Nicola) nel registro degli indagati con le ipotesi di reato di omicidio colposo in concorso, per il tragico incidente sul lavoro nel quale è rimasto ucciso l'operaio di Vallecrosia.

1 ottobre



Alle 9.30 un regionale (Ale 803) Tirano Sondrio travolge un'auto rimasta tra le sbarre a Montagna di Valtellina. Salvi genitori e figlio che avevano abbandonato l'auto prima dell'impatto.

4 ottobre

All'alba scatta l'operazione "Espresso" della polizia, che provoca sette arresti tra imprenditori e dipendenti della ditta campana Sepsa, nove persone ai domiciliari e quarantadue indagati per un'operazione contro gli appalti truccati per i servizi Trenitalia. Ai domiciliari funzionari di Trenitalia e imprenditori.

L'AD Moretti il 17 febbraio 2010 aveva pubblicamente denunciato l'assenza di trasparenza nelle attività svolte dalla struttura tecnica di Trenitalia di viale

SVIZZERA

Agente Solo criminale!



Collisione ad Olten (Soletta) tra due regionali il 6 ottobre alle 18. Sui due treni viaggiavano una trentina di persone. L'incidente è avvenuto vicino al ponte sul fiume Aar, poco lontano dalla stazione. Locomotore e due vetture sono deragliati con ingenti danni; anche l'altro treno è uscito dai binari.

Due i feriti, tra cui il macchinista del loc in modo grave. Il macchinista dell'altro treno (due elettromotrici) è partito col segnale a via impedita; tale segnale è protetto dal sistema "Signum", ovvero il treno va in frenatura a segnale superato, il che non è bastato ad impedire la collisione.

Non c'era il sistema ZUB ("Zugbeeinflussung"), che interviene in prossimità. FFS ha dichiarato che circa 11mila segnali sono equipaggiati con il sistema Signum. Il moderno ZUB viene installato solo nei punti giudicati critici, attualmente sulla rete FFS ce ne sono 2800.

Publicità razzista in stazione a Zurigo



Per tutta l'estate nella stazione di Zurigo tutti gli spazi destinati alla pubblicità a fianco e in testa ai binari sono stati occupati dai manifesti dell'UDC, formazione reazionaria e razzista di destra anti-immigrati (in Ticino ha attaccato i frontalieri italiani e alle elezioni è alleata con la Lega dei ticinesi, entrambe appoggiano un candidato ciellino). Nella foto si vede il manifesto con gli stivali sul suolo rossocrociato, su cui compare la scritta "Stop all'immigrazione di massa". Dopo le proteste di molti viaggiatori, le FFS pare abbiano dichiarato di voler rimediare al fattaccio.

Macchinisti accecati dai laser

Tre casi in un mese. Il 3 settembre a Lausen (BL) un giovane ha puntato un raggio laser contro il macchinista di un treno, che ha dovuto essere trasportato all'ospedale. Il treno era diretto a Basilea, ma il macchinista - accecato - è stato costretto a fermare il convoglio a Frenkendorf (BL). Il giovane munito del puntatore laser ha fatto perdere le tracce.

Il 27 settembre altro caso sulla ferrovia retica, un macchinista è rimasto accecato a Cazis (GR).

Il 2 ottobre un altro macchinista è stato accecato da un puntatore laser tra Wettingen (AG) e Neuenhof (AG). Immediatamente allertata dal macchinista, rimasto illeso, la polizia ha rapidamente trovato i colpevoli, un 13enne kosovaro e un 14enne svizzero che avevano con sé puntatori laser.

Spartaco Lavagnini, parlando espressamente di un "cancro da estirpare", ricevendo una dura risposta dei confederali e RSU di via Lavagnini i quali, il 25 marzo 2010, presentarono un esposto alla Procura contro l'AD.
(vedi CubRail 2)

7 ottobre

In mattinata deragliano quattro carri di pietrisco a Monte San Biagio, sulla linea Roma-Formia-Napoli. Nessun ferito, molti disagi; treni deviati via Cassino o sostituiti da bus.

Si apre l'udienza preliminare per la morte dell'operaio Carlo Pistoni avvenuta nei pressi della fermata di Rho Fiera la notte del 6 marzo 2008. Tre responsabili all'epoca di RFI sono accusati di cooperazione in omicidio colposo, assieme ad altre due persone che si occupavano dei lavori nella tratta ferroviaria Milano-Torino, uno dei quali in qualità di coordinatore del progetto per Metropolitana Milanese. Anche quest'ultima società è imputata per la legge 231/2001 sulla responsabilità amministrativa.

Secondo la richiesta di rinvio a giudizio, non sarebbero state prese adeguate misure per la "sicurezza del cantiere" e non sarebbe stato "valutato il rischio dell'investimento lavorativo"; inoltre, "gli addetti al controllo della sicurezza" lungo i binari erano muniti, secondo il PM, di un "unico dispositivo di segnalazione". L'udienza accoglie alcune istanze delle difese sulla riformulazione delle accuse e viene riconvocata per il 30 novembre.

10 ottobre

L'ufficio stampa di Trenord diffonde un comunicato in cui conferma che il treno 20307, partito alle 6.32 da Luino e diretto a Milano, dopo aver subito ritardo per un PL guasto a Sangiano, si è fermato sotto la galleria tra ternate e Mornago a causa di un guasto al locomotore che impediva anche il funzionamento dei servizi ausiliari. "Il treno in senso opposto (n.20304) è stato fermato a Mornago e la locomotiva titolare è intervenuta per recuperare il convoglio bloccato in galleria senza alimentazione: il treno è rientrato a Mornago e i viaggiatori per Milano sono stati trasbordati. Il treno per Luino ha poi ripreso la marcia, arrivando nella città sul lago con 73 minuti di ritardo". La galleria è buia e priva di camminamenti, la sosta è durata circa 40'.

13 ottobre

Nel corso della mattinata lavoratori della Wagon Lits contestano l'Ad FS

Moretti in occasione della presentazione alla stazione di Porta Nuova dei nuovi collegamenti per Milano. Moretti viene accolto da fischi, trombe da stadio e qualche insulto. Ragione della protesta il taglio del personale annunciato da Wagon Lits che riguarda 480 lavoratori di cui 63 a Torino.

La sconcertante dichiarazione dell'AD a riguardo dice tutto: "Non sono nostri dipendenti, sono fornitori e non possiamo farci carico di tutti coloro che

lavorano per conto delle Ferrovie, altrimenti la catena sarebbe infinita". "E' evidente - ha osservato Moretti - che in epoca in cui c'e' il low-cost aereo e l'alta velocità ferroviaria, il servizio perde competitività e negli altri paesi e' stato chiuso. E' difficile - ha detto ancora - mantenere treni che 5 giorni su 7 sono quasi vuoti e hanno un tasso di occupazione pari al 15%. In un momento di grande restrizione di costi, bisogna utilizzare le poche risorse che ci sono nel modo migliore: e' inutile tenere

Dopo Bologna, Tiburtina: l'inglese secondo RFI

Tutti ricorderete le **Platforms** di Bologna Centrale, pubblicate su CR4 (agosto 2010).

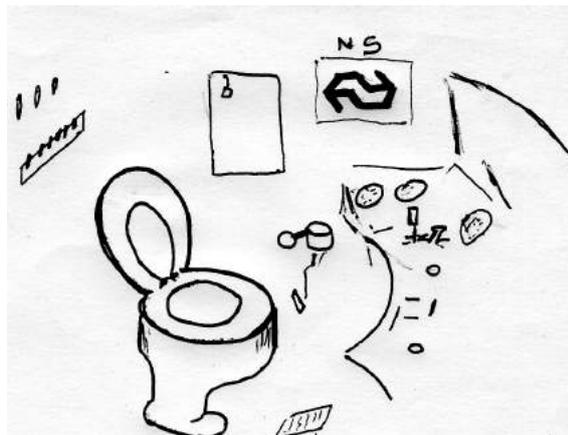
A Tiburtina non hanno voluto essere da meno e, in occasione della riapertura

della stazione dopo l'incendio, hanno messo cartelli (non provvisori) che indicano l'**Anderground** ("A" al posto della "U"), che impazza sui blog.



OLANDA

PEE-BAGS



Disegno: il nuovo sedile ergonomico secondo NS: una tazza da cesso.

Le ferrovie olandesi NS hanno dichiarato il 7 ottobre di voler introdurre il "pee-bags", ovvero un kit da consegnare ai viaggiatori per urinare sui treni a corto raggio sprovvisti di WC. Il portavoce Nienke Kooistra ha sottolineato che "è da utilizzare solo nei casi di estrema urgenza, per esempio quando un treno è bloccato". Nel caso di urgente bisogno del bagno, i viaggiatori potranno prendere la sacca e recarsi nella cabina di guida posteriore.

La borsa è collegata ad un erogatore e riempita con una sostanza in polvere che si trasforma in gel, il tutto da cestinare alla discesa. Scettiche le donne, una delle quali ha detto che "per un uomo può essere più facile, per una donna è semplicemente impossibile". Furiosi i macchinisti, che si ribellano al fatto che il posto di lavoro si trasformi in latrina. "Quando ne ho sentito parlare, ho pensato fosse uno scherzo" ha detto Wim Eilert del sindacato macchinisti VVMC, aggiungendo "è disgustoso".

treni vuoti di notte e non avere il servizio pendolari, meglio bilanciare i soldi per un'offerta utilizzabile in tempi brevi".

Alle 9.40 il macchinista Agente Solo del regionale veloce 2426 Cosenza-Napoli viene colto da malore; il treno si ferma sotto la galleria Santa Lucia. Il macchinista, svenuto e ferito alla testa nella caduta, viene sostituito da un altro presente sul treno, che conduce il convoglio fino alla stazione di Nocera Inferiore, dove arriva un'ambulanza. Fortunatamente sono passati solo sette minuti da quando il macchinista è stato colto da malore. Il medico del 118 decide di portare il ferito in ospedale, che verrà dimesso poche ore dopo.

Come ricordato dal RLS del Trasporto Regionale Piemonte, Giuseppe Grillo, dal marzo 2010 ad oggi è il settimo caso (ottavo, se si considera quello di Seregno avvenuto pochi minuti dopo l'arrivo, mortale).

19 ottobre

Alle 7.12 un ruspa che sta lavorando su un ponte a Seriate, linea Bergamo-Brescia, per una manovra errata urta un treno per poi cadere sulla scarpata. Svia il primo carrello della motrice, nessun ferito, disagi per il traffico ferroviario coi treni sostituiti da bus.

(vedi pagina 11)

24 ottobre

A Bologna Centrale un ferroviere senza fissa dimora viene trovato morto nel gabbiotto della carraia lato ovest.

Vedi a pagina 23

25 ottobre

Dopo ore di pioggia incessante ed ingentissimi danni, una frana interrompe la linea La Spezia-Genova, tra Corniglia e Levanto.

I treni a media lunga percorrenza vengono deviati via Pisa - Firenze - Piacenza, limitati i regionali.

26 ottobre

Un grave inconveniente che avrebbe potuto avere serissime conseguenze.

Il regionale 5494 VE - VR, effettuato col TAF 97, in prossimità di Grisignano di Zocco durante la corsa, incrociando un altro treno, perde il vetro di una porta. Una volta allertata RFI, le stazioni limitrofe diramano la prescrizione di marcia a vista ai treni in entrambe le direzioni. Il complesso, una volta giunto a VR, entra in officina per le verifiche e le riparazioni del caso.

FRANCIA

Treni notturni bloccati dopo l'accoltellamento di un conduttore

I ferrovieri francesi hanno improvvisamente interrotto la circolazione dei treni notturni per 48h dopo che un conduttore in servizio sulla linea Lione - Strasburgo è stato violentemente aggredito da un passeggero che lo ha accoltellato il 6 ottobre scorso.

"Non si può andare oltre, si è raggiunto il culmine - ha detto uno degli scioperanti - Abbiamo avvertito più volte la nostra direzione, attendavano la morte di uno dei nostri colleghi e ci siamo andati vicino"

Le condizioni dell'uomo, di nome Bernard, ferito con otto coltellate, sono stazionarie, ma ancora critiche.

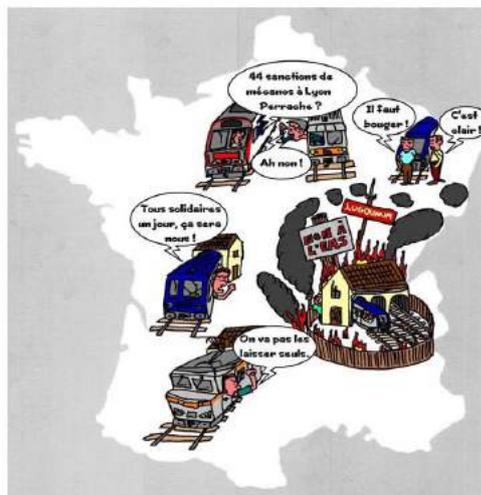
Ferrovieri contro l'EAS

L'EAS a des conséquences sur plusieurs filières !

Lorsque la direction décide de faire circuler des trains en EAS, ce n'est pas sans conséquence sur les cheminots.

- Les Agents De Conduite se retrouvent avec une surcharge de travail (nouvelles tâches comme l'information éventuelle en cas de perturbations, le réarmement du signal d'alarme, ...) entraînant des ruptures de séquences et une diminution de l'attention pourtant nécessaire à la conduite d'un train.
- Les contrôleurs sont évidemment frappés de plein fouet lorsque l'EAS est déployé. Hormis les suppressions d'emplois liés au passage en brigades de contrôle, il faut y voir la sédentarisation progressive du métier en toile de fond.
- Les agents mouvements sont également impactés par l'EAS. En effet, le report des voyageurs qui ne trouvent plus de réponse auprès d'un contrôleur à bord du train est évident.

La direction régionale SNCF de Lyon refuse le dialogue et tente de passer en force. Ce n'est pas en essayant de mater les Agents De Conduite ayant fait usage de leur droit de retrait que la direction trouvera une issue, au contraire.



La direction SNCF a décidé de faire un exemple sur la région de Lyon, ne tenant pas compte de l'avis des cheminots, des usagers, des élus locaux, de l'inspection du travail, du conseil régional.

La faire reculer permettrait sans doute de la calmer pour le déploiement de FEAS sur d'autres régions ?

La direzione SNCF tenta di estendere, dopo aver forzato ad Ovest Lione, l'EAS, ovvero l'Agente Solo senza PdB a bordo sui treni periferici e suburbani. I sindacati stanno reagendo, contestando la mancata assistenza ai viaggiatori, l'aumento del rischio aggressioni, il carico di responsabilità all'AS sulla chiusura porte e partenza. Dopo aver desertificato le stazioni, ora lo fanno coi treni. In molte regioni i ferrovieri rifiutano l'EAS, SNCF risponde mandando quadri della trazione a sostituire i macchinisti ed ha fatto partire 47 contestazioni. 15mila pendolari hanno firmato contro l'EAS.

[Sopra: volantino SUD Rail contro l'EAS]

L'atteggiamento "RIVU LUZIONARIO" di Filt-Fit-Uilt-Uglt e Fast è in realtà un dietrofront palese e tardivo che ha causato (e continua a causare) disagi ai lavoratori interessati dal sistema di turnazione individuale

Ridicole e pensiamo anche imbarazzanti le prese di posizione dei sindacati di cui sopra, sulla ripresa dell'ascia di guerra rispolverata (è proprio il caso di dirlo....) per contrastare IVU, dopo esserne stati gli artefici facendo in un primo momento credere ad un possibile ricorso con l'art. 28 per accertare l'eventuale condotta antisindacale dell'azienda; in realtà era solo uno spauracchio, infatti tale ipotesi si sgretolò subito dando vita al balletto della contrattazione su vari punti che venivano parloriati poco (anzi pochissimo) per volta. Questa, in sintesi la strada imboccata fino all'accordo del 20 maggio 2011.

L'azienda, successivamente e come previsto, da quel momento non rispetta la stragrande maggioranza dei punti concordati nell'accordo appena citato, portando Filt-fit-uilt-uglt-fast a dichiarare uno sciopero (indetto anche sulla base di altre problematiche), nonché una protesta (con scadenza 3 ottobre...) denominata pensate un po': "questo ivu non lo pagano i lavoratori", basato sul rispetto del turno e rifiuto di violazioni contrattuali presenti in esso con conseguente richiesta sostituzione dello stesso con altro in linea con il contratto nonché con l'accordo del 20 maggio 2011. Vediamo cosa hanno dichiarato i "padri sindacali" dell'ivu negli ultimi tempi.

COMUNICATO DELLE SEGRETERIE REGIONALI MARCHE FILT-UILT-FAST - la Fit non c'è né tra i simboli dell'intestazione del comunicato né tra le firme finali, ma curiosamente c'è nello scritto del comunicato stesso (!?!) - che riporta l'esito di un'incontro con il dottor Natali (ricordate? E' quello dell'agente solo con guida dalla pilotina...) sulle problematiche dell'IVU. Eccone alcuni passaggi su alcune violazioni dell'accordo del 20 maggio 2011:

.... non si vede traccia del rolling e delle famose desiderate del personale;
esiste personale in posizione di disponibilità pura;
Manca equità dei carichi di lavoro e della conseguente retribuzione (...);

e tra le citazioni di violazioni contrattuali nei turni riportano la presenza di:

Servizi ad agente unico o solo con inizio lavoro prima delle 5.00; un monte ore settimanale che arriva "ADDIRITTURA" a 44 ore;

Per quanto riguarda le desiderate del punto a) e l'equità del punto c), ci pare curioso il fatto che l'equità tanto sognata e discussa con IVU si avrebbe comunque solo sulla carta, come del resto anche sui turni collettivi e che quindi non porterebbe nessun miglioramento in tal senso. Infatti ricordiamo che dopo un primo affiancamento di Veste ad Ivu, per permettere al personale di doppiare e sentirsi un pò libero professionista, in un secondo momento è stato possibile fare le stesse cose anche senza veste, creando anche con questo sistema "innovativo" squilibri di fatto non indifferenti.

DOMANDA: ma di equità parliamo se esiste solo sulla carta e poi nella pratica ci sono differenze, sui carichi di lavoro e sulla retribuzione, non indifferenti?

Semmai l'introduzione dell'ivu e delle famigerate (e mai arrivate) "DESIDERATE", poteva lasciar supporre, magari in maniera un pò utopistica, un'impossibilità ad effettuare i cambi dei servizi nella maniera utilizzata nei turni collettivi (dove si può arrivare a cambiare tutte, o quasi, le giornate del turno, creando un'immensa disparità pratica). E invece no: ecco arrivare anche sui turni IVU il cambio incontrollato dei giri o comunque l'affiancamento di un secondo servizio.

Alla faccia dell'equità

Sul punto b), per quanto nelle dichiarazioni dell'azienda ci sia l'eliminazione del macchinista disponibile con la distribuzione delle quote di disponibilità in turno, tuttavia tale figura contrattuale/



normativa non è né stata eliminata, né è stato fatto cenno in tal senso nei verbali di incontro o sull'accordo del 20 maggio 2011. L'azienda evidentemente ha valutato conveniente lasciare agenti in posizione di disponibilità pura, dopo aver accettato la fattibilità di questa scelta sia dal punto di vista del sistema IVU, dal punto di vista contrattuale/normativo.

Sul punto d) ci domandiamo: come mai si stupiscono solo adesso dell'applicazione dell'agente unico/solo prima delle 5.00? Non sanno che, PURTROPPO, c'è stata una causa che in appello è stata persa da un macchinista e che in sostanza ha reputato fattibile cominciare con gli accessori prima delle 5.00 da solo, anche senza che i turni siano stati concordati con le Os? Evidentemente non lo sapevano, anche perché non risultano né prese di posizione su questa faccenda, né tantomeno iniziative di protesta per ripristinare il senso originario di quanto previsto dal CCNL e cioè:accessori- e non condotta-prima delle 5.00, solo se turni concordati.

Al punto e) queste OoSs esprimono tutto il loro stupore di fronte alle eccessive 44 ore settimanali, ma non erano state le loro segreterie nazionali che circa un mese prima avevano permesso le 44 ore settimanali (come massimale) nel contratto NTV?

Il dottor Natali inoltre risulta aver dichiarato inammissibile sia la regola della visibilità dei turni a 3 mesi, sia il rolling, sostenendo che l'accordo del 20 maggio va affinato e rivisto.

In merito ai recenti spostamenti di tutti o quasi i riposi settimanali dei

turni IVU, in un comunicato congiunto (di polemica con Orsa ferrovie) delle Os, si sostiene che con l'accordo da loro firmato il 20 maggio 2011 hanno sancito che fosse mantenuta la cadenza del riposo settimanale, mentre sempre sugli spostamenti dei riposi, in un altro comunicato congiunto si parla di inaccettabile provocazione e di violazione delle relative normative contrattuali. Bene, andiamole a vedere queste normative:

CCNL AF: Il riposo settimanale viene programmato di norma al 6° giorno ed è spostabile dal 4° al 7° giorno garantendo comunque, nella programmazione dei turni, la fruizione di 3.538 ore annue di riposo;

Accordo 20/10/2003: Il riposo settimanale di norma collocato al 6° giorno, può essere spostato dall'azienda tra il 4° e il 7° giorno solo nella programmazione dei turni.;

A noi sembra quindi del tutto evidente che la norma, pur prevedendo il riposo al 6° giorno, lasci ampissime possibilità di spostamento che, proprio perché non viene citato nessun numero massimo di spostamenti ammessi, può portare addirittura allo spostamento di tutti, o quasi, i riposi in turno. Ma non potevano pensare di imporre la programmabilità del riposo settimanale al 6° giorno nell'accordo del 20 Maggio? Perché non l'hanno fatto e si comportano come se l'avessero fatto? Sull'accordo c'è solo scritto la seguente: "sono confermate le previsioni contrattuali circa il posizionamento del riposo settimanale". Ovvero quanto sopra riportato.....

Abbiamo visto affermazioni del tipo:o ivu rispetta l'accordo del 20 maggio o si torna al vecchio e collaudato sistema di elaborazione turni (com. Filt-uilt-fast reg. marche); tutti gli obiettivi dell'azienda dichiarati nelle varie fasi di confronto non si sono realizzati, né in termini di ottimizzazione delle risorse, né in termini di funzionalità del sistema. Ciò ha prodotto un aumento delle soppressioni giornaliere e degli straordinari, dovute al sistema e alle croniche carenze di personale (comunicato Filt-fit-uilt-uglt-fast); questa nuova forzatura (*spostamenti dei riposi settimanali, ndr*) ... non

può che alzare il livello di scontro, perciò le segreterie nazionali saranno impegnate (...) a proporre azioni di protesta (...) volte a far emergere le incongruenze di un **COSTOSISSIMO SISTEMA CHE A TUTT'OGGI NON FUNZIONA E NON PRODUCE I RISULTATI DI EFFICIENTAMENTO PREANNUNCIATI** (com.filt-fit-uilt-uglt-fast);
Come organizzazione (*fit CISL. Ndr*) siamo in prima linea per "RADDRIZZARE" questa situazione (...).

La Fast ferrovie, insieme agli altri, invece, sta cercando di far rispettare quell'accordo (...) **CHE ELIMINA LE RICADUTE CHE GRAVANO SUL PERSONALE IN CONSEGUENZA ALL'APPLICAZIONE DI IVU E FERMARE IL DIFFONDERSI DELL'UTILIZZO DI QUESTO PROGRAMMA CHE FINORA HA DIMOSTRATO UNA SOLA COSA CERTA: CHE NON FUNZIONA.**

...tutti gli altri (*a parte quelli che hanno speso i soldi per ivu, ndr*) che ne hanno avuto a che fare, **GRAZIE ALLA SEMPRE PIÙ CAPILLARE INFORMAZIONE FATTA DAI SINDACATI PRESENTI AL TAVOLO**, ormai sono certi che ivu aumenti il costo del lavoro e che vessi inutilmente il personale **COSTRETTO A SUBIRNE LE CONSEGUENZE** della sua utilizzazione o, quanto meno di questa utilizzazione del programma (com. Fast);

Anche i più scettici non potranno non ammettere il dietrofront di queste OS che consapevoli dell'inefficacia del sistema IVU fin dall'inizio, hanno portato a questa situazione che vede le solite cavie dei lavoratori subire (lo dicono anche loro...) e una lotta tardiva e priva di qualsivoglia credibilità (che non si trova nelle patate, ma si conquista con i fatti), facendo cadere la colpa sul mancato rispetto

dei punti pattuiti con l'accordo del 20 maggio. Cosa, quest'ultima, che rappresenta una presa in giro vera e propria e soprattutto illogica. Infatti, se il sistema Ivu, non funziona senza applicare i punti dell'accordo del 20 maggio (che se applicati certamente non andrebbero certamente a favore dell'azienda, basta dare un'occhio a quanto sostenuto dal dottor Natali, sopra riportato), come potrebbe funzionare con l'applicazione dei punti concordati che per l'azienda rappresenterebbero solo ulteriori limitazioni al sistema?

Corretta ci sembra il "suggerimento" dell'Orsa (che non ha avuto risposte) che invoca un sondaggio tra capi treno e macchinisti chiamati a dare la preferenza tra turni Individuali e turni collettivi. Aggiungeremmo solo che in ogni caso è da ricercare una soluzione che possa garantire un'equità anche nella pratica limitando il numero dei cambi dei servizi assegnati.

Davanti a questo scenario e in previsione della firma del nuovo Contratto già ci sembra di vederlo applicato, parliamo del **metodo fast** usato per la problematica IVU e cioè: firmare, affermare di averlo fatto nella convinzione che non funzionerà e a salvaguardia di alcuni aspetti del personale interessato che dovrà subirne l'applicazione, prevedere l'inadempienza di trenitalia che farà apparire come attendibili le valutazioni negative fatte prima della firma, dalla quale potrà scaturire la legittimità a chiederne l'accantonamento.....

Uno degli ultimi comunicati fast si conclude così: " **NOI LA PRESA NON LA MOLLIAMO** " e noi speriamo veramente che non la mollino, sì, ma quella elettrica...

MLG

I CRUMIRI SONO UGUALI IN OGNI EPOCA E DAPPERTUTTO

*Regno Unito, 1954
Sciopero dei macchinisti inglesi, un crumiro pressato dagli scioperanti si copre il volto dalla vergogna*





DAGLI IMPIANTI

MILANO ITP

MONITOR a Milano Centrale: CI SIAMO !

Lo scorso 13 aprile il RLS ITP Milano, tanto per cambiare ancora una volta sostenuto da un'unica OS (la CUB-T, il silenzio dei sei concertativi non fa neanche

più notizia) e dai macchinisti delle tre divisioni, sollevava la grave questione dei monitor pubblicitari ad altissima luminosità che interferiscono con i treni in arrivo ai paraurti dei binari centrali. La dirigenza dei "Servizi Base", a livello territoriale e nazionale, si attivava da subito nei confronti di RFI. Ne sono seguiti sopralluoghi, riunioni, verbali, che hanno

coinvolto anche Frecciarossa e Frecciabianca. Ora sono iniziate le simulazioni notturne con spegnimento dei monitor durante l'arrivo dei treni.

NULLA ERA SCONTATO, CONSIDERATO L'ENORME VALORE PECUNIARIO DATO DALLA PUBBLICITA' TRASMESSA !

Dell'esito della sperimentazione e dei provvedimenti che verranno presi terremo informati i lavoratori.

CUB-T ITP Milano

Arcisate-Stabio: territorio devastato, lavori bloccati per due settimane



Dopo il problema della concentrazione di arsenico nelle rocce, l'impresa Salini, che sta eseguendo i lavori per conto RFI, ha portato il contratto con RFI in Tribunale sospendendo i lavori di costruzione della linea Arcisate (I)-Stabio (Ch).

Secondo l'impresa di costruzioni, RFI ha commissionato lavori per 40 milioni di euro per i quali, però, non avrebbe garantito la copertura finanziaria; RFI avrebbe risposto che Salini stia forzando la mano per ottenere qualcosa in più. Salini avrebbe detto all'assessore regionale ai Trasporti che l'impresa sta perdendo un milione di euro al mese perché il cantiere non va come dovrebbe, come era previsto nell'appalto. L'assessore sulla questione arsenico: «Arpa ci ha assicurato che non ci sono rischi per la salute e che l'arsenico naturale non deve essere smaltito **con procedure complesse**, anzi potrà essere utilizzato nel calcestruzzo e per il sedime ferroviario». Nessun problema di inquinamento delle falde acquifere? «Assolutamente no, l'unico pericolo deriverebbe dalla lavatura delle terre che contengono arsenico ma è una procedura non prevista in questo tipo di cantiere».

Dopo lunghe trattative ed il calcolo di costi aggiuntivi di 46 milioni di euro (per smaltire l'arsenico nelle cave) a fine ottobre i lavori sono ripresi.

A Seriate il 19 ottobre

Treno urta una ruspa



Il treno partito da Bergamo alle 7.07 diretto a Brescia, composta da un bloccato di ALE 582, si è scontrato contro il braccio di una ruspa che stava eseguendo dei lavori di scavo in prossimità della stazione di Seriate. Dalle notizie apprese sui quotidiani locali, sembra che l'operatore della pala meccanica non si è avveduto dell'arrivo del convoglio. Lo scontro che ha causato il ribaltamento della scavatrice lungo la scarpata, non ha avuto conseguenze perché l'operatore si sarebbe lanciato fuori prima del ribaltamento.

Il convoglio causa l'impatto ha subito la fuoriuscita dalla sede rotabile del primo carrello e il danneggiamento della parte frontale della cabina di guida lato macchinista. Grande spavento per il macchinista del treno che data la bassa velocità (ingresso in deviate a 30 km/h) ha avuto il tempo per posizionarsi in maniera di limitare i danni fisici. Per i viaggiatori solo un bel spavento, dopo essersi resi conto dello scampato grave pericolo. In quel punto difatti la linea ferroviaria è sopraelevata di diversi metri, circondata di molte edifici, per cui è facile immaginare le gravi conseguenze che si sarebbero potute verificare in caso di impatto a velocità più elevata, come ad esempio con ingresso in stazione sul corretto tracciato.

Altre domande sarebbe lecito farsi: era in atto la protezione cantiere? Sono state prese tutte le precauzioni da parte di RFI e da parte della ditta appaltatrice dei lavori?

Il sistema tecnologico di bordo e di terra in atto (SCMT) ha consentito di togliere dalla cabina di guida la presenza fisica del secondo agente di condotta, ma non è in grado di aumentare la visibilità ottica degli eventi. Condizione che con le tecnologie in dotazione attuali si realizza solo con la presenza fisici del secondo agente. Nel caso in questione difatti il treno stava percorrendo una curva a sinistra, che limita la visibilità del guidatore, ma la accentua lato del secondo agente. Dove sono i mezzi tecnologici esistenti, atti alla protezione automatica dei cantieri.

Ancora una volta la realtà smentisce duramente le chiacchiere che ci vengono vendute.

Già da tempo denunciavamo che l'accordo che ha portato all' agente solo ha consentito soprattutto un gran recupero di produttività, peggiorando nei fatti condizioni di lavoro e sicurezza del sistema ferroviario. Su questi temi non sarebbe davvero necessario iniziare una seria ed approfondita discussione.

Non credo più alla vostra politica sindacale, non sciopererò più per il contratto della mobilità

Lettera aperta alle OoSs FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, UGL Trasporti, FAST-Ferrovie, ORSA trasporti.

Vi informo che non effettuerò altri scioperi sulla vertenza che state sostenendo per il contratto della mobilità. Tantomeno sciopererò per attivare i turni di lavoro individuali (IVU).

Credo convintamente nella Lotta quale unica arma per difendere e conquistare diritti. Infatti, ho aderito a tutti gli scioperi fatti finora; confederali e cobas.

Ritengo tuttavia che il vostro gruppo di sigle usi la mia Lotta senza portarmi vantaggi nelle condizioni di lavoro, nella salute, nello stipendio, nella difesa dei posti di lavoro per i miei figli. Ciò appare evidente da quello che avete firmato, dal CCNLAF del 2003, e successivamente fuori dal contratto della mobilità.

Quale padre di famiglia cederebbe l'unica mucca rimasta in stalla senza incassare contemporaneamente, nell'altra mano, una contropartita? (O pensate di avere altre mucche da cedere?)

Questo hanno rappresentato gli accordi che avete firmato dal 15-5-2009 ad oggi, fuori dal contratto della mobilità: cedere senza contropartita in cambio.

L'assenza di una piattaforma rivendicativa non credo sia né casuale, né dovuta a dimenticanza.

Dal gennaio 2007 ad oggi (quasi 5 anni) non avete ancora presentato richieste migliorative del contratto 2003. Questo mi fa pensare che quando parlate del contratto della mobilità intendete le proposte fatte dalla società Trenitalia o quelle già sottoscritte con NTV. Quindi mi state chiedendo di scioperare per avallare le proposte della controparte.

Infatti, non vi ho visto difendere attivamente il buon accordo tecnico fatto in Lombardia tra o.s. e TRENORD.

Nel 2003, con il CCNL ATTIVITA FERROVIARIE, ci imponeste le 10 ore di lavoro giornaliero senza straordinario, ed altro, col pretesto di far mantenere il lavoro in Trenitalia. Ora, avete concesso orari massacranti ad altre imprese, grazie ai quali prenderanno il lavoro a Trenitalia. E' così che voi costruite il contratto della

MOBILITA'? Firmando, azienda dopo azienda, accordi peggiorativi?

Anche se cambia il nome da "attività ferroviarie" a "mobilità", un CCNL non può obbligare alcuna impresa ad accettarlo. Se lo ho capito io, voi lo sapete meglio di me. Solo la legge può imporre l'orario di lavoro massimo a tutti. Così com'era con il DPR 374. Ma voi non state chiedendo l'iter legislativo. Vi accontentate di uno strumento (il CCNL) inadeguato ed inappropriato per gli obiettivi che dichiarate di volere.

Ritengo inoltre vergognoso non anteporre a tutto il riconoscimento del lavoro usurante iniziando con pdm/pdb ed il riconoscimento di lavoratore notturno, per contratto. Nonché il riconoscimento di varie malattie professionali come mal di schiena e cardio-circolatorie notoriamente diffuse nella categoria.

E' noto che la legge dà facoltà al CCNL (quindi a voi) di definire chi è lavoratore notturno. Altrettanto noto, che i lavoratori notturni rientrano, per legge, tra i lavori usuranti. Se non rivendicate la definizione dei lavoratori notturni da contratto, deduco che non vogliate nemmeno le attività usuranti per alcun ferroviere. (A dimostrazione vertenza pdm cargo Treviso 2008, cui non avete dato appoggio). Così come trovo evidente che non volete il riconoscimento dei tempi lavorativi per indossare la divisa, eccetera.

Non condivido l'accordo col governo sulla rappresentatività sindacale che taluni del vostro gruppo hanno sottoscritto.

Valuto insufficiente il vostro impegno per anteporre salute e lavoro (diritti Costituzionali) a liberalizzazioni e

globalizzazione, meri pretesti padronali utilizzati per piegare i lavoratori. Altrettanto insufficiente è la vostra difesa dello Stato Italia a vantaggio della BCE; la quale oggi decide le politiche del lavoro, delle pensioni e delle tasse sostituendosi a governi e parlamenti nazionali.

Sono convinto che il sindacato debba contrastare queste pretestuose privatizzazioni e difendere le risorse della Nazione. Partendo dal rivendicare la rinazionalizzazione della banca d'Italia ed una moneta di proprietà del popolo.

Fu la strada per uscire dalla recessione in passato, è l'unica strada possibile oggi.

Basta globalizzazione, viva le Nazioni sovrane, viva i POPOLI LIBERI dalle banche che decidono la politica del lavoro, viva i turni di lavoro collettivi.

Per queste valutazioni non posso appoggiare le vostre azioni di Lotta.

Ai Lavoratori, miei compagni nella Lotta, esprimo il mio rammarico per non poter restare fianco a fianco su un fronte che ritengo sbagliato.

17 ottobre 2011

Roberto Favretto
ferroviere Trenitalia

NB

È doveroso precisare che Orsa, pur condividendo con le altre OoSs la vertenza CCNL mobilità, non ha firmato gli accordi su agente solo, equipaggio polifunzionale e IVU. Contro questi accordi l'Orsa MU sta conducendo una propria vertenza, separatamente dagli altri cinque ed in parallelo al sindacato di base.

FIRENZE all'italiana: camion al posto dei carri

Un residente a Firenze Rifredi ha scritto all'associazione Idra denunciando che "quando fu provveduto alla realizzazione del cosiddetto "asse attrezzato" tra Rifredi e la futura stazione dei Macelli ci venne assicurato che la maggior parte del trasporto dei materiali sarebbe avvenuto su ferro ed eccezionalmente su gomma. In realtà mai abbiamo visto transitare un solo carro ferroviario ma tutto il movimento avviene tramite camion", e per giunta scoperti.

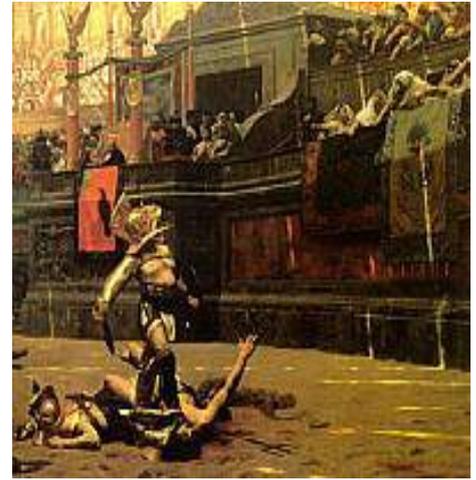
A Rifredi deve transitare la terra di riporto per Cavriglia in Valdarno, onde fare posto alla faraonica stazione AV 'subacquea' Foster. Anche gli studenti del vicino "Leonardo da Vinci", dopo anni di proteste, vedono transitare unicamente mezzi su gomma. Già che c'erano, potevano farci passare qualche Suv...



Storie ribelli

Ai tempi di Spartaco

Nel 73 ac, ai tempi dello schiavo che volle ribellarsi alla potenza egemone su gran parte delle terre conosciute, Roma, il solo pensiero di sconfiggere l'impero era quasi follia. Ma la forza dell'umanità e quella di riuscire a superare le avversità e a realizzare l'impossibile. Spartaco riuscì in imprese impossibili: sconfiggere anche se momentaneamente il potente l'esercito romano e ridare libertà agli schiavi. La storia dice che venne sconfitto. Ma il suo insegnamento è scolpito nella storia del genere umano, che ha in sé insopprimibile la voglia di verità e giustizia.



La forza politica, militare, economica di Roma, aveva imposto su gran parte dell'Europa e del mediterraneo un'unica legge ed un'unica organizzazione dello stato. Le basi dello stato romano nei suoi minimi aspetti ne rendevano un'organizzazione efficiente sotto tutti i punti di vista, tanto da diventare esempio anche ai giorni nostri. Più che nemici esterni però l'impero romano doveva temere nemici interni: la corruzione in parte derivata da uno stato sempre più articolato e costoso, l'abbandono di costumi "sani" che avevano fatto dei Romani gente imbattibile sotto tutti i punti di vista. La ricchezza dell'impero romano era in gran parte generata così dallo sfruttamento degli schiavi che col loro lavoro sostenevano il peso della vita e della produzione di beni e ricchezze. La schiavitù romana conteneva però alcune clausole particolari: la possibilità in qualsiasi momento di vedere revocata la schiavitù per meriti particolari, o di vedere commutata la libertà da cittadino a tutti gli effetti in schiavitù.

Spartaco, nato in Tracia (Macedonia) intorno al 109 ac, da una famiglia di pastori, ridotto in miseria entrò nell'esercito romano combattendo in Macedonia col grado di milite ausiliario. Ben presto disertò e scappò, causa la dura disciplina della milizia e il clima di pesante razzismo all'interno delle legioni. La sua momentanea libertà durò

poco: una volta catturato, venne condannato per diserzione e ridotto in schiavitù intorno al 75 ac, quindi venduto come Gladiatore a Lentulo Batiato che possedeva una scuola di gladiatori a Capua.

All'interno dell'anfiteatro campano avvenivano scontri cruenti, dove i gladiatori combattevano molto spesso fino alla morte uno contro l'altro, contro belve feroci, per il solo gusto di

compiacere il folto pubblico assetato di sangue. Le inumane condizioni che Lentulo riservava a lui ed agli altri gladiatori sono la molla che spinge Spartaco alla ribellione: nel 73 ac scappa da Capua con un seguito di altri 70 gladiatori che lo seguirono fino alle pendici del Vesuvio, prima tappa della rivolta spartachista. Sulla strada che porta alla montagna i ribelli si scontrarono con i soldati della locale guarnigione. La vittoria su di questi da forza e coraggio morale ai fuggiaschi, che armati di attrezzi agricoli coltelli e spiedi ottengono la prima di molte altre vittorie sul potente esercito romano.

Da questo momento la rivolta diventa un esempio per altri schiavi che si ribellano e Spartaco emerge come leader indiscusso e carismatico. Ai piedi del Vesuvio le armate di Spartaco si organizzano e gli uomini vengono addestrati per la battaglia. Difatti il Senato romano non ha nessuna intenzione di assecondare la rivolta, e organizza una spedizione di 3000 legionari, in grado secondo il Senato di annientare la rivolta. Ma il grande Impero Romano dovrà fare i conti non solo con la preparazione e l'acutezza tattica di Spartaco, ma soprattutto con l'arroganza, la superficialità e l'impreparazione di un esercito che molto spesso era composto da mercenari, in cui la corruzione e il malaffare non erano fatti sporadici. Inoltre, la corruzione politica e morale che dilagava specie nella capitale dell'impero, faceva sì che molto spesso le missioni militari erano viste come trampolino di lancio sociale per acquisire fama e notorietà, così che alla guida degli eserciti venivano posti rampolli assetati di fama ma a digiuno di tattiche e strategie militari.

Inizia una serie di sconfitte sonore per l'esercito romano, che affida a più di un generale il compito di sconfiggere i ribelli le cui fila si ingrossano sempre

più di schiavi a cui ora come non mai è data una via di speranza:

Battaglia del Vesuvio: più legioni romane sono sconfitte in Campania. Spartaco ottiene vittorie contro Gaio Claudio Glabro e poi il pretore Publio Varinio. Contro quest'ultimo ed i suoi legati propretori, Furio e Cossinio, Spartaco vince e spoglia l'esercito romano di beni e cavalli, riuscendo a dominare su tutta la ricca regione campana. I consoli in carica Gaio Cassio Longino e Marco terenzio Varrone Lucullo sottovalutarono la rivolta di Spartaco, causando l'espandersi del conflitto e molte perdite umane ed economiche.

L'esercito di Spartaco dirige la sua marcia verso sud in direzione di Cuma, dopo essere riuscito a spezzare il tentativo di accerchiamento operato da Varinio. I ribelli riuscirono a svernare nel 73-72 ac indisturbati, e tramite le razzie si alimentano riuscendo ad equipaggiarsi con armi fabbricate da loro stessi.

Alcuni contrasti in seno alle truppe di Spartaco causa diverse vedute tattiche con Crisso ed Enomao, (alla testa dei ribelli Galli e Germani) gladiatori scappati con lui da Capua minano l'unità del gruppo. Questi vogliono estendere la rivolta alla Calabria e la Lucania e gran parte dell'attuale provincia di Salerno, abbandonandosi ad ogni sorta di violenza, saccheggio, devastazione. Spartaco si oppone, ma ormai la sete di vendetta supera una visione superiore degli eventi, creando una frattura insanabile.

Nel 72 ac il Senato inizia a prendere sul serio la rivolta spartachista, causa anche l'ondata d'indignazione popolare sollevata dalla scia di sangue, saccheggi e stupri commessi dagli schiavi fuggitivi. Alla testa delle legioni Lucio Gellio Publicola e Gneo Cornelio Lentulo Clodiano nella "Battaglia del Gargano" schiacciano i

rivoltosi. Crisso, con una maggioranza di ribelli celti e germanici ai suoi ordini, scese in Apulia (l'odierna Puglia), ma qui fu sconfitto da Publicola e ucciso da Quinto Avio, il propretore di Gellio.

Spartaco per nulla intimorito alla notizia della morte dell'alleato, riuscì a battere nuovamente le truppe romane, in diverse battaglie sull'Appennino Tosco emiliano. Nei pressi dell'attuale Modena Spartaco ottenne un'altra clamorosa vittoria su un'esercito di 10.000 uomini comandati da Gaio Cassio Longino Varo governatore della Gallia.

L'esercito di Spartaco si diresse in Lucania (Turi) per riarmarsi, riuscendo ancora una volta a battere i Romani.

Nel dicembre nel 72 ac il Senato incarica il proconsole Marco Licinio Crasso di reprimere la rivolta: a questo scopo gli vengono affidate otto legioni. Ripetutamente sconfitto, Crasso ordina la decimazione del proprio esercito, nel tentativo non inconsueto nella storia dell'esercito romano, di incutere il rispetto del comando alle truppe. Ben 4.000 legionari sono giustiziati con il sistema della verberatio (a bastonate) per la codardia mostrata nei confronti del nemico.

Spartaco decide di sbarcare in Sicilia in modo tale da unirsi a una rivolta di schiavi della Trinacria, indipendente alla sua. Tuttavia, a causa del tradimento di alcuni pirati cilici (comprati dal famigerato governatore della Sicilia Verre), rimase intrappolato in Calabria, stretto dalle truppe di Crasso alle spalle e dall'impossibilità di superare le fortificazioni di Messina. L'esercito dei ribelli tornato sui suoi passi, rompendo del blocco creato dai romani nell'Istimo di Catanzaro, si diresse verso l'Apulia (l'attuale Puglia); di lì voleva salpare alla volta della Tracia, o forse perché voleva far insorgere gli schiavi di quella regione.

Siamo nel 71 ac. I ribelli braccati dall'esercito romano che oramai diventa sempre più forte numeroso e organizzato, nonostante numerosi mandriani e pastori della regione, gente giovane e robusta, si unirono alla rivolta la sorte dell'esercito di Spartaco sembra ora definitivamente segnata. In Puglia ottengono altre vittorie, ma nei pressi delle sorgenti del fiume Sele, con l'arrivo delle truppe di Pompeo e di Marco Terenzio Varrone Lucullo "ad caput Sylaris fluminis" (presso l'attuale Caposele), si svolse la battaglia finale, preceduta da numerosi

e molto cruenti scontri in cui morirono 60.000 schiavi. I romani persero solo 1.000 uomini e fecero 6.000 prigionieri. Crasso fece crocifiggere – nudi – lungo la via Appia da Capua a Roma tutti i prigionieri. Il corpo di Spartaco non venne mai ritrovato; alcuni racconti narrano che si buttò per primo nella mischia rimanendo crivellato da così tanti colpi che nulla rimase di lui.

Altri reparti dell'esercito ribelle, circa 5.000 uomini, fuggirono verso nord, ma furono intercettati e annientati da Gneo Pompeo, che sopraggiungeva con le sue truppe dall'Hispania. Terminava così la rivolta di Spartaco, anche se rimasero alcuni focolai di ribellione portati avanti da seguaci di Spartaco scampati. Nel 61 ac il propretore Ottavio, mentre si recava in Macedonia, di cui aveva ottenuto per sorteggio l'amministrazione dopo la pretura, annientò gli ultimi brandelli dell'esercito di Spartaco e di Lucio Sergio Catilina che si erano rifugiati a Turi.

L'idea e la figura di Spartaco è senza tempo. L'uomo che divenne eroe per la sua determinazione di non accettare la sorte di schiavo, contro tutti i soprusi e le ingiustizie. Ma non solo, anche figura concreta di come con la volontà, l'intelligenza si sia potuto tenere a bada per diversi anni l'impero Romano.

Ad oggi la sua lezione è un'importante testimonianza per tutte le generazioni di uomini che vivono condizioni di continuo peggioramento. Questo inevitabile prodotto delle attuali forme di produzione basate sullo sfruttamento della forza lavoro, che se da un lato consente di accumulare ricchezze enormi, dall'altro genera masse di miseria e precarietà in continuo ed inesorabile aumento. Una forma superiore e più efficiente dello schiavismo conosciuto nell'antichità, dove tutta una serie di circostanze e coercizioni esterne, rendono l'uomo schiavo di usi costumi e bisogni indotti, invisibili catene che lo tengono immobile alla propria condizione di ipersfruttamento. Accanto a questo, assistiamo comunque a forme di vero e proprio schiavismo moderno, dove uomini alla ricerca di sfamarsi o per migliori condizioni, si barattano per pochi soldi

Nella sua storia l'uomo ha fornito molti esempi in cui ha cercato di rompere le catene dell'oppressione, contribuendo in molti casi a balzi in avanti verso l'emancipazione della specie umana.

Ogni tanto esplodono spontanei fuochi di ribellione che incendiano le moderne metropoli: i recenti avvenimenti di rivolte scoppianti in molti paesi in seguito alla crisi dovute alle speculazioni finanziarie ne sono un esempio. La repressione armata di questi movimenti è possibile fintanto che la classe sfruttata rimane isolata e soprattutto fin a quando essa non prende coscienza e consapevolezza della propria forza attraverso un processo di autodeterminazione. La ribellione alle ingiustizie è innata negli individui, diventa rivolta quando essi si organizzano, diventa rivoluzione quando diventa finalizzata all'abbattimento cosciente della classe che domina e sfrutta la classi sociali sottostanti.

Storici, narratori e filosofi ancora oggi sono attratti dalle gesta del gladiatore che volle sconfiggere Roma, ma l'ingresso nella storia moderna lo dobbiamo a Marx, che in una lettera del 27 febbraio 1861 così scrisse ad Engels: « *La sera per passare il tempo stavo leggendo "Le guerre civili Romane" di Appiano, nel suo originale testo greco. Un libro di gran valore. ... Spartaco emerge come uno dei migliori protagonisti dell'intera storia antica. Un grande generale (a differenza di Garibaldi), un carattere nobile, un genuino rappresentante dell'antico proletariato.* »

La sua figura ispirò romanzi, film, ed alcuni uomini politici quali Rosa Luxemburg e Karl Liebknecht, che nel 1919 in Germania fondarono la "Lega Spartaco" e che vennero definiti appunto "spartachisti".

Ma questa è già un'altra storia...

CARLO FASANI

Il sito ferroviario Resistente



www.latalpadimilano.it

SVIZZERA *verissimo!*

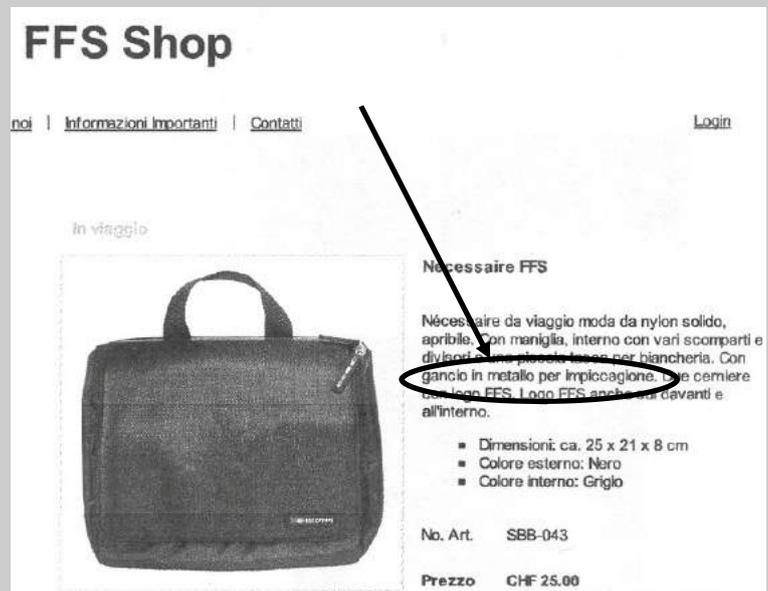
Scherzi del traduttore on-line

SOLO 25 FRANCHI PER IMPICCARSI

Sulle pagine internet delle ferrovie svizzere FFS dedicate allo shop (www.ffsshop.ch) è possibile (se non l'hanno rimosso in questi giorni) ammirare uno splendido ed accessoriatissimo *nécessaire* FFS da toilette. Non manca proprio nulla, se non che tra i pezzi tutto compreso spicca un fiammante **“gancio in metallo per impiccagione”**! Ovviamente si tratta del gancio per appendere l'articolo al muro, ma il traduttore deve aver fatto il suo lavoro alla lettera, col risultato sopra citato.

Tale capolavoro ha fatto passare in secondo piano:
 - il **“trendy caso difficile”**, che altro non è che un rigido valigione business-trolley con tanto di rotelle e manico estraibile;
 - il cambio di sesso della bicicletta (set utensili sulla home page), divenuta **“bicicletto”**;
 - l'inflessione romanesca **“qui de seguito”** (home page);
 - il world travel adapter (spinotto universale) più di 150 Paesi **“in applicabile”**.
 E tutto il resto che con un po' di pazienza potrete scovare...

Di fronte a cotanta elvetica precisione, i nostri strafalcioni son roba da Accademia della Crusca.



Appendice del traduttore simultaneo A cura de “il Primo che Passa”



L'ORSA A SCUOLA DAI GESUITI

Dal Comunicato Segreteria Generale Orsa, 24 ottobre 2011:

La responsabilità di questa situazione e di un negoziato che si trascina ormai da 3 anni non è certo ascrivibile al sindacato ed ai lavoratori, che hanno ripetutamente scioperato per arrivare alla definizione del CCNL della Mobilità, ma alla manifesta indisponibilità delle associazioni industriali a definire in modo complessivo il Contratto di Sistema ed i relativi contratti di settore scaduti. **COMMENTO:** *L'Orsa assolve i confederali/collaterali, ovvero i responsabili degli accordi più infami*

Adesso si vorrebbero ricercare soluzioni affrettate e pasticciate che finirebbero con il colpire oltremodo le condizioni di lavoro dei ferrovieri, senza con questo arrivare alle soluzioni dei problemi che investono un settore sempre più alle prese con un caotico e non governato processo di liberalizzazione.

Eguale non possiamo accettare, come Or.S.A., che siano presi a riferimento accordi aziendali, peraltro da noi non sottoscritti, che non aiutano il confronto e servono solo alle parti datoriali per giocare al ribasso.

COMMENTO: *Alcuni degli accordi aziendali da “dumping” li ha sottoscritti anche l'Orsa; i restanti dalle altre OoSs, qui definite “non responsabili” dello sfascio*

E' necessario che il fronte sindacale lavori per trovare un giusto equilibrio affinché il Contratto della Mobilità divenga veramente impositivo ed esigibile, garantendo la piena attuazione di quanto previsto dall'art. 8 della recente Legge Finanziaria laddove viene esplicitamente previsto l'obbligo per le imprese ferroviarie di applicare il CCNL di settore. Questo dev'essere l'obiettivo comune sul quale tutto il Sindacato ha assunto un formale impegno con i lavoratori dei Trasporti con il fine di evitare il dumping contrattuale ed una concorrenza basata unicamente sull'abbattimento del costo del lavoro.

COMMENTO: *No comment*

Altrettanta attenzione va posta sui tempi ed i modi di definizione del Contratto in quanto riteniamo difficile motivare e spiegare ai lavoratori dell'Autoferro le ragioni per le quali la “gamba ferroviaria” dovrebbe stipulare l'intesa, mentre Asstra ed Anav tengono al palo il confronto sull'altro pezzo di CCNL. Accettando questa logica indeboliremmo, non solo l'impalcatura complessiva del Contratto e le ragioni stesse di una vertenza che ci ha visti uniti nella lotta, ma la stessa capacità di contrattazione dei colleghi autoferrotranvieri.

A sostegno di queste ragioni e contro l'arroganza di Ferrovie dello Stato l'Or.S.A. riprenderà la mobilitazione di tutti i ferrovieri con uno sciopero generale per la terza decade di novembre dopo averlo temporaneamente sospeso – su richiesta delle altre Organizzazioni Sindacali – onde consentire lo svolgimento dell'azione di protesta conclusasi lo scorso 21 ottobre.

COMMENTO: *i compari, tutti e sei di nuovo assieme... una volta gli scioperi si sospendevano su richiesta dei lavoratori, oggi dei bonzi sindacali*

Ferrovieri, l'attacco occupazionale e le iniziative unilaterali messe in atto dal Gruppo FS meritano una risposta adeguata dei lavoratori. *Si, certo: la disdetta della tessera a chi striscia gesuiticamente e prepara le future capitolazioni*

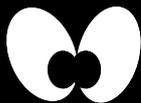
SULLE FRECCE C'È CONFUSIONE DI RUOLI...

FRECCIARGENTO High QUALITY

Il 2 ed il 14 ottobre gli RLS PdM (Roma) e PdB (Bologna) Frecciargento (FA) sono intervenuti sulla sicurezza in linea e nelle gallerie AV Bo-Fi.

In particolare hanno chiesto informazioni alla dirigenza di FA sulla composizione e qualificazione degli equipaggi utilizzati per l'effettuazione di quaranta treni AV frecciargento nella settimana 16-24 settembre 2011, con particolare riferimento alle giornate di sabato e domenica, in occasione dello sciopero nazionale dei macchinisti e dei capitreno del 17-18/9.

La richiesta è relativa all'eventuale composizione dell'equipaggio con personale non corrispondente alla qualifica prevista. Fatto peraltro già accaduto in FR a Milano, con macchinista partito al posto del capotreno e patentato C partito al posto del CST, quest'ultimo su una tratta comprendente gallerie.



FRECCIAROSSA High QUALITY

Etr 500 vuoto che a Torino Smistamento tallona lo scambio, gli ordinano di retrocedere e un carrello va a terra... Macchinisti e patentati C che partono al posto del CST... (sciopero e non solo)

E per finire, la cilioggina (come dicono a Martesana): Riposo Fuori Residenza a Monza... l'albergo è come i ministeri della lega... sulla carta...

Novità

SALVASCHERMO CUBRAIL

Da oggi non dovrete più arrubbare la plastica oscurata al corredo scolastico dei vostri figli !



Finalmente disponibile il richiestissimo salvaschermo Cubrail da applicare direttamente sul monitor SCMT durante i percorsi notturni. Supplisce, finalmente, all'eccessiva luminosità, che anche con la funzione più bassa infastidisce la vista. Come noto sino ad oggi si suppliva coprendo lo schermo con i metodi più disparati, dal modulo al foglio plastificato arrubato ai figli, ecc.

Disponibile gratuitamente per gli abbonati che rinnoveranno il 2012, mentre i non abbonati lo potranno richiedere al prezzo speciale di 1 euro.

Dimensioni: 9,5 cm x 11,5 cm

Aderisce al monitor grazie alle cariche elettrostatiche.



Foto sopra

È il naufragio della Rena in Nuova Zelanda, oppure è l'immagine simbolo della cargo ferroviaria in Italia, distrutta da azienda, politica (sia di destra che di sinistra) e dalla divisionalizzazione condivisa da **TUTTI** gli attuali **SEI** sindacati concertativi?

VENTIMIGLIA

ALTA STABILITÀ

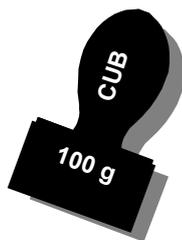
Un'enorme crepa verticale si è aperta in prossimità della tagliafuoco che immette al corridoio del 303.

Un muro che pare fatto di cartone, su cui si dovrebbe chiudere la porta, assai pesante.

Di norma le tagliafuoco devono restare chiuse (altrimenti non tagliano...), questa invece, come si vede dalla foto, è bloccata aperta fino alla riparazione, che si spera non sia come il lavoro precedente!



// CUBetto



Se è di ghiaccio te lo infili... si scioglie e fa solo bene;

NEUTRINI PIU' VELOCI DELLA LUCE, SCATTANO TRE PROTESTE ALL'ITP

PROTESTA 1: RLS

RLS ALL'OFFENSIVA DOPO L'ANNUNCIO DELL'ESISTENZA DI UN TUNNEL DI 732 KM CERN GINEVRA - GRAN SASSO: SUBITO VERIFICARE I PIANI DI EVACUAZIONE, CAMMINAMENTI, ILLUMINAZIONE.

In questo tunnel non circolano mica treni qualunque, ma i velocissimi "Maristar", più veloci della luce, che infatti viaggiano a fanali spenti in quanto la luce rimane indietro.

Il subbuglio è nato dopo la dichiarazione del ministro Mariastella Gelmini "La scoperta del Cern di Ginevra e dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare è un avvenimento scientifico di fondamentale importanza [...] Alla costruzione del tunnel tra il Cern ed i laboratori del Gran Sasso, attraverso il quale si è svolto l'esperimento, l'Italia ha contribuito con uno stanziamento oggi stimabile intorno ai 45 milioni di euro".

La dirigenza replica: "non sapevamo nulla. Abbiamo contattato RFI per le verifiche del caso".

PROTESTA 2: FRANK MESIANO



"I neutrini come noto discendono dai mesoni. Proprio come me, ma nessuno mi ha citato, e questo è plagio" ha detto Frank Mesiano, noto proprietario di videomesiano, la tv che le notizie le esce per davvero mentre tutti gli altri le occultano.

Dall'acceleratore di particelle di Ginevra vengono estratti protoni che incontrano sul loro cammino un bersaglio di grafite. I protoni interagiscono con la grafite e producono i mesoni. Dal decadimento in volo di questi mesoni nel tunnel vengono prodotti i neutrini. Dunque ecco spiegata l'assegnazione di Mesiano, pronipote dei mesoni, al turno Frecciabianca. Un tentativo di superare in velocità le altre frecce, ma all'insaputa dell'interessato. Che dunque ha protestato.

PROTESTA 3: MAX BRACCIA

«Una volta arrivati nei laboratori sotto il Gran Sasso, alcuni neutrini - spiegano gli esperti - vengono intercettati dall'esperimento Opera».

Saputolo, il comandante Max, come noto nascosto nella selva di Suno novarese ma ufficialmente residente ad Opera (Mi), ha formalmente protestato presso l'azienda. "I neutrini urtano contro i «mattoncini» di piombo e lastre fotografiche dell'esperimento Opera", ma i mattoncini sono quelli di casa mia, ed ora voglio i danni" avrebbe detto il comandante. Silenzio per ora da parte aziendale.



**ATM CONCEDE
UN AUMENTO
SALARIALE DI
2 EURO
MENSILI AI
MACCHINISTI
ITP***



*** Ovvero,
l'aumento del
biglietto da 1 ad
1,50 euro,
moltiplicato
per i quattro
spostamenti
non comandati
in turno verso
Lambrate e
Greco.**



IL DIRITTO INDIPENDENTE DISABILI

ALLA VITA DEI ITALIANI

Lotta alla Discriminazione e all'Emarginazione

La **Commissione Europea**, sta elaborando una **proposta di normativa volta a impedire la discriminazione nei confronti del mondo della disabilità in tutti i settori della vita**. Un passo importante verso quell'idea di società giusta e solidale. E' necessario infatti mettere in pratica il principio di uguaglianza per le persone con disabilità nel mondo del lavoro, ma anche in settori quali l'istruzione, la salute, i beni e i servizi, i trasporti e le nuove tecnologie.

L' **Associazione Italiana contro le Miopatie Rare ONLUS**, ha partecipato attivamente al dibattito di mercoledì 15 giugno 2011, rispondendo così all'invito di **Niccolò Rinaldi, Membro dell'Intergruppo sulla Disabilità del Parlamento Europeo** e testimoniando, anche attraverso l'intervento di Sterpeta Fiore, colpita da Miopatia Rara Congenita, qual'è il disagio che incontrano le famiglie al cui interno vive un familiare colpito da Miopatia Rara, nell'affrontare la Vita quotidiana e tutte le difficoltà della vita, soprattutto quando vige l'indifferenza di chi gestisce il denaro pubblico.

Infatti, a livello Nazionale bisogna **insistere, insistere, insistere ... affinché ai disabili che preferiscono essere indipendenti dalla famiglia, sia garantita una vita indipendente autogestita e autodeterminata, come scelta assistenziale alternativa, tramite un sostegno economico diretto alla persona...**

Bisogna lottare anche affinché siano migliorate le opportunità di lavoro, di educazione e assicurare che i disabili non siano emarginati socialmente e non cadano nella trappola della povertà; che siano uniformate le apparecchiature mediche, le certificazioni e gli attestati di invalidità in modo che siano validi ed utilizzabili da tutti i Cittadini;

Bisogna che siano incentivati gli abbattimenti delle barriere architettoniche e tecnologiche (e talvolta anche mentali) esistenti sul Territorio Italiano come ad esempio, quella creata da alcuni Amministratori , "snobbando" di fatto il Diritto alla Vita

Indipendente, pur citato nell'art. 19 della convenzione O.N.U. sul diritto alla Persone con disabilità.

Caterina Campanelli, Presidente dell'Associazione Italiana contro le Miopatie Rare ringrazia l'Onorevole Rinaldi per aver proposto questo confronto concreto tra le varie realtà, aprendo così le porte del Parlamento ai rappresentati del mondo delle persone con disabilità e con l'intento di aiutare le persone più svantaggiate ad emanciparsi sui propri Sacrosanti Diritti, essa materrà il suo filo diretto anche con il FORUM EUROPEO DELLA DISABILITA', a cui anche ciascun disabile potrà rivolgersi.

Al dibattito erano presenti **Simona Giarratano dell'European Disability Forum (EDF)**, il **Dott. Silvio Grieco della Direzione Giustizia della Commissione Europea**, l'**On. Giommara Uggias, Europarlamentare Idv**, e i **rappresentati di alcune altre Associazioni impegnate nella Lotta per il Diritto alla Vita Indipendente dei disabili.**

Di seguito alcuni link relativi al Libro da noi pubblicato:

<http://www.aimrare.org/facebook/1%20COLORI%20DELLE%20EMOZIONI.pdf>

<http://www.facebook.com/pages/AIM-Rare-Onlus/150307458373874#!/notes/aim-rare-onlus/i-colori-delle-emozioni/150390708365549>

<http://www.aimrare.org/facebook/immaginiericordidalColoridelleEmozioni.pdf>

<http://www.facebook.com/pages/AIM-Rare-Onlus/150307458373874#!/notes/aim-rare-onlus/laim-rare-onlus-a-bruxelles-per-partecipare-ad-un-dibattito-contro-la-discrimina/155379137866706>

A.I.M. Rare ONLUS

Associazione Italiana contro le Miopatie Rare

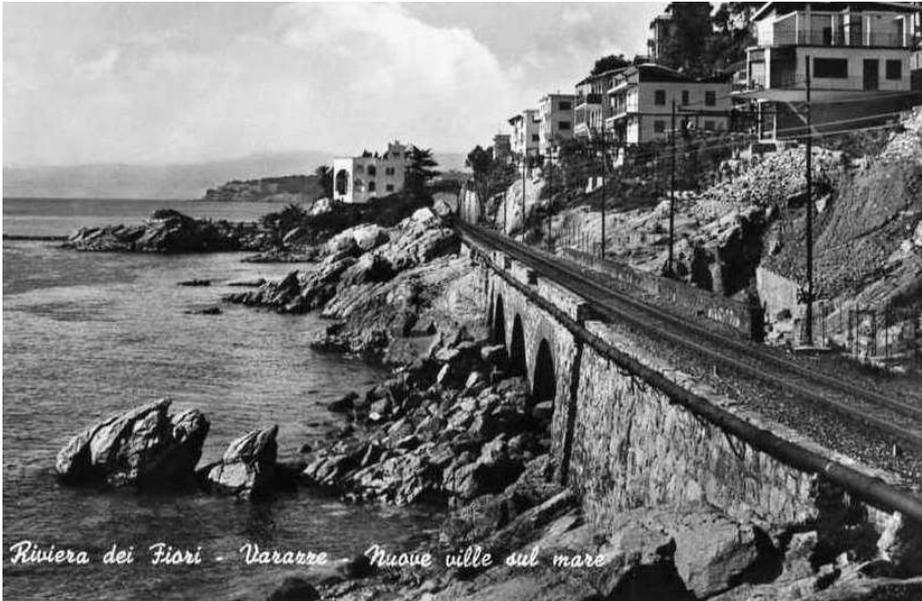
Sede legale Viale Mazzini, 40 - 50132 Firenze

Sede operativa Piazza Balducci, 8/r - 50129 Firenze

Tel. 055. 486838 - Fax 055. 4625985

cell. 348 6420993

Presidente: Caterina Campanelli



1537), mi è tornato alla mente quel pezzo di 16 anni fa, cui come categoria replicammo duramente. Non voglio neppure per un attimo intaccare il più che legittimo diritto di cronaca, né fare paragoni tra il Suo articolo - che descrive il fatto e lascia il colorito contorno alle testimonianze virgolettate di viaggiatori - e quel vergognoso pezzo.

Mi permetto però di considerare che, come giustamente comunicato da FS, in questi casi si crea certamente un disservizio, ma non si mette in alcun modo a repentaglio la sicurezza (faccio notare che anche l'eventuale retrocessione viene svolta applicando norme in totale sicurezza). Per quel tipo di disservizio i lavoratori coinvolti pagano generalmente non con una semplice multa (come fino a qualche tempo fa), bensì con una sanzione che comporta almeno un giorno di sospensione dal servizio; e stiamo parlando di una mancanza, di una colpa, e neppure delle più gravi. Chi non sbaglia mai? Siamo sottoposti a turni atipici e gravosi (dal sito www.latalpadimilano.it sez. download ne potrà trarre conferma, veda in particolare il carico notturno di alcuni di essi), percorriamo più linee in orari e con treni diversi, e a differenza del passato molte stazioni predispongono l'itinerario del treno "a via libera", per cui la fermata prescritta, magari periodica, non coincide con l'aspetto dei segnali di stazione ma viene riportata sulla scheda in nostro possesso, unica fonte cui dobbiamo attingere per la progressiva chilometrica che individua la località di fermata.

Su migliaia di fermate ti succede di saltarne una: passi per la sanzione (che dev'essere però adeguata e tener conto delle cd "circostanze attenuanti"), ma la fustigazione nella pubblica piazza pare davvero inopportuna.

Un saluto ed un augurio di buon lavoro, chiedendoLe di tener sempre conto di chi lavora, spesso duramente, in condizioni difficili e con grandi carichi di responsabilità.

AP

IL SALTO DI VARAZZE

Il Corriere della Sera del 3 ottobre riportava la notizia del salto di fermata nella stazione di Varazze dell'IC 1537: "Caos sul convoglio per Milano. Stazione dimenticata, treno in retromarcia".

Di seguito le due lettere inviate all'autore dell'articolo (che ha privatamente risposto ad entrambe).

Devo confessarle che quando ho letto il suo articolo mi sono arrabbiato molto con lei ,avrei voluto che lei fosse vicino a ma alla fine della lettura, ma forse non sarei riuscito a moderare i termini come sto' facendo ora.

Poi ho ragionato come se fossi stato al suo posto, un giornalista che ha una notizia e deve svolgere il suo lavoro.

Ma mi sono chiesto quale messaggio si vuole dare con questo articolo ?

Certo è che qui non si riporta solo una notizia, ma si vuole fare di più, forse perché la notizia non è così eclatante ma l'articolo è da scrivere e anche bello lungo ,allora scagliamoci contro la solita ferrovia con i suoi disservizi, non importa se si diffama un lavoratore (lo stupore diventa paura, il macchinista sarà ubriaco?) . l' importante e fare l'articolo e vai

Cosa fanno i bambini pericolosamente vicino alla riga gialla ?

Si vuole dare anche per questo la colpa al macchinista ?

Il macchinista in preda a chissà quale distrazione, perché affermare ciò?

Prima di giudicare un lavoratore che ha sbagliato e sicuramente pagherà

il suo sbaglio , si dovrebbe cercare di capire di chi si sta scrivendo.

Noi facciamo orari impossibili, lavoriamo quando gli altri dormono, dormiamo quando gli altri lavorano. Lei non sbaglia mai ?

Il macchinista ha sbagliato; e allora? Purtroppo c'è stato un disagio che poi è stato risolto non mi sembra così grave , non si doveva permettere di scrivere quelle cose, le suggerisco una riflessione con una successiva rettifica .

Spero di aver reso l'idea, se vuole posso raggiuagliarla meglio sul lavoro del macchinista, esiste un sito di riferimento per tutta la categoria, gli dia un'occhiata

www.latalpadimilano.it.

PC

Gentile giornalista, il 28 gennaio 1995 un giornale letto da borghesi reazionari («Il Giornale») pubblicò un articolo su un "Treno impazzito che «rapisce» e poi abbandona i passeggeri" che "non voleva più fermarsi", condotto da un macchinista sul quale vi erano dubbi di sobrietà, arrivando a dire che ignorava i semafori rischiando di tamponare il convoglio che lo precedeva. Il tutto perché quel treno "volò" (saltò) la fermata di Canegrate.

Leggendo il Suo articolo sulla stazione dimenticata (Varazze, IC

DIVISA DA LAVORO

L'Azienda accolga il problema e smetta di deriderci coll'affibbiarci ed obbligarci a sopportare una stoffa che non serve altro che a opprimerci e a compromettere la nostra salute specie in queste giornate di freddo intenso ed a farci apparire discretamente buffi

Rivendicazione del sindacato SFI, gennaio 1963



Macchinisti nella storia

VIII - Ezio Lodi

La commovente e tristissima vicenda umana del macchinista bolognese Ezio Lodi

NEBBIA ASSASSINA



**Milano, Carcere di San Vittore,
settembre 1932**

In una cupa giornata di inizio autunno sei uomini fanno il loro ingresso nel carcere milanese di San Vittore. Esaurite le formalità, i nuovi detenuti consegnano gli oggetti personali e viene assegnato loro il corredo: una coperta vecchia e lacera, una ciotola di alluminio, due posate di legno, un pagliericcio ed un traversino di paglia per cuscino. Un secondino muto e dallo sguardo impenetrabile accompagna i sei alle rispettive celle.

Il detenuto Ezio Lodi, uno dei sei, entra nella cella assegnatagli sotto lo sguardo attento di quelli che saranno i suoi nuovi compagni. Prova smarrimento e sconforto, che tenta di superare con un timido saluto. *“E’ un pivello”*, già pensano i compagni di cella, ma poi il *“capo”* gli si avvicina e gli batte una pacca sulla spalla; ora anche gli altri gli sono intorno, e l’ambiente gli sembra persino umano. Ezio offre da fumare, il ghiaccio è rotto. Tutti gli fanno domande, da dove viene, perché è finito dentro...

L’umanità ospitata nei raggi del carcere milanese è quanto di meglio offra la cronaca: ladri, rapinatori, assassini, bari, truffatori, contrabbandieri... Eppure nei giorni successivi, nonostante le notti insonni, Ezio riesce con la sua bontà e la sua cultura superiore a conquistarsi la fiducia di questo mondo di emarginati; si infila nelle risse, che lo disgustano non poco, spesso contribuendo a sedarle.

Di certo, qualche giorno dopo l’arrivo nulla ha potuto fare per evitare di subire il *“processo ai novellini”*, pratica *“obbligatoria”* riservata a chi entra in cella, cui anch’egli finisce per essere regolarmente sottoposto: stesa a terra una coperta, il *“pivello”* Ezio vi si pone sopra, in piedi; viene simulato un processo, con tanto di Giudice, PM, giurati, cancelliere, avvocato difensore. E’ una farsa, ma il processo sembra vero, d’altronde i detenuti hanno familiarità col Codice Penale... verso la fine, dopo l’arringa del difensore e durante la lettura delle sentenze, uno dei *“giurati”* tira da dietro violentemente la coperta, e il poveretto finisce a terra, tra dolori e imprecazioni (e risate degli altri).

A questo punto, cari lettori, la vostra domanda è più che giustificata e la risposta non più rinviabile: ma cosa può aver fatto uno come Ezio per finire in galera con altri cinque sventurati? Facciamo un passo indietro.

22 settembre 1932

E’ un giorno trionfale per la navigazione italiana. Dai cantieri Ansaldo di Sestri Ponente viene varato il Rex, enorme transatlantico da 12mila CV che polverizza tutti i record. Il viaggio inaugurale è previsto tra cinque giorni. Chissà se la notizia, propagandata ai quattro venti dal regime, interessa anche il macchinista di 1^a classe del Deposito Locomotive di Bologna Centrale Ezio Lodi, 44 anni, figlio del Capostazione

Principale di Bologna Cavalier Lodi. In quelle ore Ezio è pronto a partire da Bologna per Milano col direttissimo 71, alla guida di una potente 691, la locomotiva assegnatagli appartenente al gruppo appositamente potenziato per trainare treni veloci fino a 130 km/h.

La pianura padana scivola via, il viaggio del DD71 si avvia alla conclusione. Il treno transita veloce sugli scambi di Rogoredo. I passeggeri cominciano a prepararsi alla discesa a Milano Centrale.

Subito dopo Rogoredo, il muro. Un muro di nebbia, micidiale, di quelli che non vedi ad un metro di distanza. Il fuochista dirada il fuoco in caldaia, dove la pressione è più che sufficiente per il tragitto rimanente, e con calibrati colpi di pala spinge a lato il carbone residuo; Ezio è attento alla guida, sta cercando di calcolare la distanza che lo separa dal segnale di protezione di Lambrate; soprattutto sta aspettando di sentire lo scoppio dei tre petardi regolamentari in prossimità del segnale. Forse non li sente, forse si distrae un attimo, fatale. Quando percepisce di aver percorso una distanza troppo lunga ha un momento di indecisione, poi non c’è neanche il tempo di frenare.

Un urto violento, un boato, rumore di ferraglia, carrozze che deragliano e si rovesciano sul fianco. Urla, lamenti, pianti. Che è successo? L’accelerato proveniente da Alessandria è piombato sulla quarta vettura del direttissimo 71, aveva l’itinerario convergente. I soccorsi giungono sul

posto a fatica, a causa della bassissima visibilità. Dalle lamiere vengono estratti sette corpi senza vita; i feriti sono quarantuno.

Con l'accusa di "responsabilità ottica del presunto disastro colposo" sei ferrovieri, tra cui Ezio, subiscono l'arresto preventivo e vengono sbattuti in galera. Poi si vedrà. Quella dell'arresto preventivo era una legge abrogata nel luglio 1909 col decreto 372 dopo la mobilitazione dei ferrovieri (vedi *CubRail 4*), ma il fascismo doveva vendicarsi verso una categoria che più che mai aveva resistito alle scorribande dei reazionari in camicia nera, e così il duce l'aveva reintrodotta.

La vita in carcere è opprimente. Luce accesa tutta la notte, mancanza pressoché totale di igiene; sveglia prestissimo, il secondino passa a battere le inferriate, a turno i detenuti lavano la cella e svuotano la botola degli escrementi; l'ora d'aria è a gruppi di venti, in un cunicolo a cielo aperto; nonostante la sorveglianza dall'alto dei secondini, nascono liti e risse, dopo le quali sistematicamente qualcuno finisce in infermeria o in cella di rigore; poi il rientro in cella, si legge o si gioca a dama o scacchi con pezzi rudimentali auto-costruiti.

Nel giorno delle visite dall'esterno arrivano viveri e bevande, che nascondono messaggi infilati nel cavo dei turaccioli, nelle polpette o nei maccheroni, mentre aghi e spilli trovano copertura nelle bucce d'arancia o nelle mele e pere. Ezio riceve molte visite dei familiari, in primo luogo la moglie Gina e la figlia Savina, davanti alle quali ogni volta con fatica estrema riesce a non piangere e cadere in crisi isteriche.

Dopo diciannove mesi (19!) di carcere preventivo arriva finalmente il processo. La Corte d'Assise di Milano non va tanto per il sottile: assolti - e finalmente liberi gli altri cinque innocenti; per Ezio invece, unico colpevole, arriva la condanna: ventinove anni di reclusione. In nome di Sua Maestà.

Alla lettura della sentenza ad Ezio si gela il sangue. Ventinove anni! Si lascia andare sullo sgabello. Si copre



il volto con le mani. Lo sguardo è assente. In tali condizioni lo prelevano i due secondini che lo caricano sul cellulare che lo riporta in cella. Ora finalmente può sfogarsi e piangere.

Passano due anni prima che il procedimento di nuova istanza porti al pronunciamento della suprema Corte di Cassazione. Lui spera sempre nel perdono; ha sbagliato una volta, ma non si tratta certo di un atto doloso. Macché. Stavolta il verdetto è definitivo: diciotto anni. Che aggiunti ai quasi quattro già passati in cella, fanno ventun anni ed otto mesi. Nel frattempo, Ezio è stato destituito dall'impiego perdendo il diritto alla pensione.

Fine 1944

Da una base alleata della Puglia decollano quadrimotori Boeing B 17 Flying Fortress (fortezze volanti) e B 24 Liberator della MAAF (Mediterranean allied air force) e della USAAF per l'ennesimo bombardamento su Milano, che conta già più di mille vittime civili; ad ottobre centottantaquattro bambini di una scuola di Gorla, per l'errata interpretazione delle mappe da parte del pilota, sono morti centrati da bombe che dovevano cadere su una fabbrica dall'altra parte della città. Gli obiettivi della missione sono gli scali ferroviari milanesi. Della squadriglia fanno parte anche gli aerei statunitensi modello Republic P 47 Thunderbolt (dagli Italiani ribattezzati "Pippo"), i più temuti: si abbassano a volo radente e mitragliano tutto ciò che si muove, dai treni ai camion, alle auto, ai carretti, alle biciclette.

Quando suonano le sirene degli allarmi aerei, la popolazione corre nei rifugi. Gli aerei compaiono nel cielo e sganciano bombe da 250 e 500 chili, ad alto esplosivo e dirompenti, sul Deposito Locomotive di Milano Centrale e gli scali di Lambrate, Greco, Porta Romana. La contraerea fa quello che può.

Quando gli aerei si allontanano, rimane uno scenario di morte e distruzione. Proprio come negli odierni bombardamenti "intelligenti" delle sporche guerre imperialiste (spacciate per "umanitarie"), agli obiettivi strategici si affiancano gli "effetti collaterali". Dalle macerie di case e palazzi bombardati si estraggono i morti ed i feriti. In un palazzo adiacente allo scalo di Porta Romana vengono ritrovati, tra gli altri, i corpi senza vita di una mamma ed una figlia, abbracciate.

Ezio ormai da tempo è abituato alla peregrinazione tra le varie case circondariali: San Vittore, Firenze, Civitavecchia, Frosinone, Castelfranco Emilia. E' un detenuto modello ed ha imparato un mestiere: sa fare la calza, sa tessere lenzuola col telaio a pedale, rammendare, cucire.

Dopo la partenza da Milano i familiari lo hanno seguito con fatica crescente; ma le difficoltà sono tante, le visite si diradano, così come i viveri portati dall'esterno; inoltre la famiglia ha ormai esaurito la disponibilità finanziaria. Si rimedia con lo scambio epistolare; lettere molto lunghe ed intense, cariche di reciproca speranza.

Poi è scoppiata la guerra. Visite e lettere si sono diradate sempre più, fino a cessare del tutto. Ezio proprio non sa spiegarsi il perché di questo silenzio. Impreca. Si dispera.

Arriva anche la fine della maledetta guerra, ma le cose non cambiano: il silenzio continua.

Durante la guerra Ezio ha visto le carceri riempirsi di partigiani ed antifascisti; ora, a guerra finita, le vede riempirsi di fascisti. Per poco, però: a giugno l'amnistia del guardasigilli Togliatti spalanca le porte ai criminali in camicia nera, che possono tornare da dov'erano venuti più prepotenti e baldanzosi di prima. Ferrovieri compresi. Il tutto grazie a funzionari compiacenti, gli stessi del passato regime, che oltretutto ostacolano la riassunzione dei licenziati politici antifascisti, e si sono certo dimenticati di quelli che come Ezio sono ancora in carcere. Ai parassiti fascisti viene ricostruita celermente la carriera, con tanto di arretrati, mentre Ezio resta a marcire in prigione senza un soldo. In questo viavai di detenuti più o meno amnistiati non c'è posto per Ezio. Il suo è un reato che per legge non ammette sconti di pena di nessun tipo, né rientra nell'amnistia. Dopo 45 anni da quel 1909 è ancora in vigore un articolo tutto fascista del Codice di procedura Penale, il 449, che nessuno ha abrogato e che fa finire in cella i lavoratori coinvolti in disastri (se ferroviari, la pena raddoppia!).

Ezio la pena la dovrà scontare tutta, fino all'ultimo giorno.

Ma ora sta impazzendo, perché non riceve più notizie da casa.

Il direttore del carcere, mosso a pietà, nel corso dell'ennesimo trasferimento, alla fine gli svelerà il motivo di tale silenzio: sua moglie e sua figlia non possono più scrivergli né venire a trovarlo. Le due donne morte a Porta Romana sotto un bombardamento e ritrovate abbracciate si chiamavano Giovannina Brioschi detta Gina e Savina Lodi: moglie e figlia dell'ex macchinista ed ora detenuto Ezio Lodi. Non gli hanno permesso neppure di portare l'ultimo saluto alla sua famiglia, né tantomeno comunicato la tragedia. Un trattamento spietato, che neanche il peggior detenuto macchiatosi dei

crimini più infami subisce. Ezio no. Ha commesso uno sbaglio sul lavoro e causato un disastro ferroviario, soprattutto lo ha fatto sotto un regime che si vantava di far arrivare i treni in orario. Imperdonabile. Ma anche adesso che quel regime è finito deve continuare a marcire in galera, fino all'ultimo giorno, nella sofferenza estrema.

Ezio si dispera. Grida. Piange. Poi si chiude nel totale silenzio. Cosa dovrà riservargli, ancora, il destino?

Castelfranco Emilia, 18 maggio 1954

Il detenuto matricola 4131 ha finito di scontare la sua pena. Ha passato ventun anni ed otto mesi dietro le sbarre. Una stretta di mano del direttore della casa di pena, ed è fuori. Ezio Lodi cammina sul viale alberato che lo riporta nel mondo degli uomini liberi (?), un poco stordito; inoltre non ha le idee molto chiare sul che fare. Ha perso tutto? Non proprio: gli rimane la madre, novantaseienne, che vive a Bologna, sola dopo la morte del padre.

Ezio è arrivato in stazione, adesso può prendere il primo treno per il capoluogo emiliano e correre ad abbracciare la vecchia madre. Ma è più confuso che mai.

La legge prevede che il detenuto liberato riacquisti la riabilitazione completa da "cittadino onorato" solo dopo cinque anni. Lui ne ha sessantasei. Solo quando ne avrà settantuno potrà vedere la madre ultracentenaria, da uomo riabilitato.

Così pensa Ezio. E così decide.

Una follia, si dirà. Ma tutta la sua vita è segnata dalla follia. Non certo la sua. Ma quella del sistema e degli uomini. Per lui non c'è fascismo, né democrazia. I fascisti l'hanno condannato, i democratici hanno dato continuità alla condanna. Spietati. Crudeli. Non gli hanno concesso sconto alcuno. Senza nemmeno permettergli di salutare per l'ultima volta la sua famiglia distrutta. Ezio Lodi è un morto che cammina, in un mondo ostile che l'ha ucciso più volte. Quel mondo non gli ha concesso il minimo perdono. E adesso è lui che rifiuta di riconciliarsi col mondo, dopo essere stato dimenticato in cella per ventun anni ed otto mesi. Sale sul primo treno in direzione nord. E sparisce nella notte.

Milano, piazza Aspromonte, estate 1954

Un bel parco nel cuore di una piazza realizzata ai primi del Novecento, famosa ed invidiata in tutta Milano per i suoi giardini pubblici; oltre cento alberi ad alto fusto, in maggioranza frassini, alcune piante sono centenarie, vialetti di ghiaia all'ombra delle fronde, bambini vocianti che giocano felici coi genitori che li osservano seduti sulle panchine. Un uomo vi giunge e cammina nei vialetti, portando con sé una borsa dove conserva quel poco che possiede; si guarda intorno. Gli piace, quella piazza, soprattutto pensa che al calar delle tenebre forse sarà tutta sua. Ora va in cerca di una panchina libera. Sono tutte occupate, ma finalmente ne trova una che fa al caso suo; è occupata da un padre con le sue due piccole figlie, che subito si scosta e gli fa spazio; l'uomo si siede accanto. Quando verso sera genitori e bambini se ne andranno, quella panchina diverrà il suo giaciglio.

L'uomo estrae dalla borsa un uncinetto, e senza dire una parola comincia a fare la calza.

Il padre delle due piccole lo fissa attentamente.

- "Si può sapere cos'avete da continuare a guardarmi?" domanda l'uomo dopo un po', decisamente seccato.

- "Trovo strano che un uomo faccia la calza".

- "Che c'è di strano? Anche il re di Svezia faceva la calza".

- "Sì, ma il re di Svezia, oltre al fatto non secondario di essere re, si trova in Svezia, mentre qui siamo in Italia, ed in Italia c'è un solo posto dove gli uomini imparano a fare la calza: la prigione".

- "Sono un ex detenuto..."

A quel colloquio occasionale ne seguono altri nei giorni successivi, sempre sulla stessa panchina.

Il padre delle due bambine ascolta, commosso ed incredulo, il racconto di quest'uomo sfortunato, di nome Ezio, che pian piano supera la diffidenza iniziale, e che dopo aver superato prove terribili ora ha davanti a sé uno spezzone di vita senza prospettive.

Grazie a qualche conoscenza che ha chissà dove in municipio, l'uomo a fatica riesce a far ottenere ad Ezio l'intervento dell'ECA, l'Ente Comunale di Assistenza, che mette a

disposizione una branda alla Casa di Riposo di viale Ortles dove passare la notte, un buono giornaliero per un piatto di minestra ed un tozzo di pane alla mensa popolare, oltre a qualche lira di assegno giornaliero.

Le giornate, invece, Ezio continua a passarle in Piazza Aspromonte dove, per ricambiare, fa la calza per le due bambine.

Settembre 1954

Il giornalista di un rotocalco a diffusione popolare, in cerca di notizie e scoop, viene a sapere della vicenda di Ezio e ne scrive un breve pezzo. Che in tal modo, viene a conoscenza dello storico sindacato ferrovieri, lo SFI.

Tutti ne rimangono colpiti. Il Comitato Centrale scrive immediatamente al ministro dei Trasporti Mattarella, chiedendo una deroga alla legge che permetta ad Ezio di usufruire di una pensione.

In breve tempo arriva la risposta del Capo di Gabinetto del ministro. Una risposta che più cinica e burocratica non si può. Poche righe in cui si dice che la legge è legge, il ministro "pur avendo esaminato il caso dell'ex macchinista Ezio Lodi con la massima comprensione" nulla vuole e può fare. Nell'Italia che si avvia al boom e che sta per aprire le peggiori pagine del clientelismo e parassitismo di marca democristiana, non c'è posto per la pietà.

L'ennesima batosta per il macchinista Ezio Lodi, detenuto matricola 4131.

Arriva il freddo. Si avvicina l'inverno. Spesso la piazza è avvolta dalla nebbia.

Che brutti ricordi, la nebbia. Ezio trascorre le giornate nella "sua" piazza fino al calar del buio. La sera rientra in viale Ortles, ogni giorno il rientro è anticipato, le giornate si accorciano.

Un giorno però Ezio sparisce senza lasciar traccia. Dove sarà finito, stavolta?

Il macchinista di 1^ classe Lodi Ezio, ormai solo al mondo, si trova fuori Milano. Più precisamente alloggia nella "Pia Casa" di Abbiategrasso, Istituto geriatrico intestato al medico Camillo Golgi; l'Istituto è stato rilevato negli anni '50 dall'ECA

milanese, che vi ha trasferito alcuni suoi ospiti tra cui, appunto Ezio.

È qui che trascorre i suoi ultimi anni.

Abbiategrasso, 17 novembre 1967

Il macchinista di 1^ classe Lodi Ezio, muore al Golgi di Abbiategrasso.

Non ha nessun familiare che possa portargli l'estremo saluto.

Viene seppellito nel locale cimitero, al campo 5. Sarà riesumato nel 1981, i suoi resti collocati nell'ossario comune.

Come sempre, per ricerche come queste, occorre trovare l'aiuto di persone sensibili.

Che sono: Roberta Grande, impiegata del Comune di Abbiategrasso, e Roberto Palumbo, macchinista ITP Bologna. Li ringraziamo per la collaborazione e le preziose informazioni.

Statene certi, la nostra ricerca storica prosegue, e di Ezio torneremo a parlare.

ALESSANDRO PELLEGATTA

BOLOGNA, ANNO DELLE FRECCE 2011, MORTE PER EMARGINAZIONE DI UN FERROVIERE SENZA FISSA DIMORA

La mattina del 24 ottobre a Bologna Centrale è stato ritrovato il corpo senza vita di Claudio Mazzini, 51 anni, ferroviere senza fissa dimora. Come denunciato dalla Uilt Emilia Romagna, il ferroviere è morto in completa solitudine perché "emarginato dalla maggior azienda italiana: il gruppo Fs". Claudio, dipendente di Rfi, era impiegato al gabbiotto di ingresso della porta carraia di via Bovi Campeggi, all'entrata del piazzale Ovest della stazione di Bologna Centrale, che era diventato il suo alloggio, e dove è stato ritrovato senza vita.

"A quanto abbiamo capito si è trattato di un malore", aggiunge il segretario Uilt Maurizio Lago, ma C.M. "non ha potuto neanche dare l'allarme perché gli avevano tolto anche il telefono di servizio, per risparmiare sulla manutenzione". Sembra che per attirare l'attenzione C.M. abbia bloccato i cancelli; da tempo "viveva una situazione sociale non facile, senza fissa dimora, la notte dormiva nella sala d'attesa della stazione, sulle panchine del piazzale e spesso utilizzava il gabbiotto come suo alloggio". Alla luce di questa situazione, "continua era la sua richiesta alla dirigenza territoriale di Rfi per l'utilizzo del Ferrhotel, nonché la richiesta di un alloggio di servizio- continua la nota- senza mai aver avuto risposta". Della sua situazione precaria "erano a conoscenza tutti i responsabili aziendali che, anziché agevolare un suo reintegro ed una proficua utilizzazione, lo relegavano ad un'attività marginale ed in completa solitudine". Una morte che si poteva evitare dando almeno la disponibilità all'utilizzo di un alloggio di servizio, alloggi che oggi sono tenuti chiusi ed inoccupati". Una mancata concessione che è "figlia della politica del risparmio di questa classe dirigente - attacca la Uilt - una politica che non trova coerenza nel fatto che a loro è concessa la permanenza fissa in alberghi a cinque stelle".

La Uilt ha deciso di segnalare questo episodio "quando abbiamo capito che le Fs volevano tenere tutto sotto silenzio per non portare quanto successo alla conoscenza di nessuno, neanche delle organizzazioni sindacali".

È L'ORA !

SOSTIENI LA

Conto Corrente postale n.71092852 intestato a Crociati Marco
Sede: via Firenze, 50 - 00043 - Ciampino

e-mail: marcocrociati@interfree.it
internet: <http://www.casofs.org>

CASSA DI SOLIDARIETA' TRA I FERROVIERI

La cassa è impegnata nell'appoggio ai ferrovieri colpiti dalla repressione aziendale. Versa il tuo contributo (da 5 euro mensili); puoi farlo direttamente sul CCP oppure contattando i redattori di Cub Rail



CUBacheca

ABBONAMENTI A CUB RAIL (6 numeri)

12 EURO comprese spese di spedizione ed eventuali opuscoli

(per gli iscritti CUB 5 euro)

Modalità di abbonamento

- 1) rivolgendoti agli attivisti negli impianti
- 2) recandoti in Posta e facendo una ricarica Postpay n. 4023 6005 8022 0087 intestata a Eustachio Iacovone (costo aggiuntivo di 1 euro); successivamente manda una mail a cubrail@libero.it avvisando dell'avvenuto versamento e comunicandoci l'indirizzo cui spedire il giornale (NON SCORDARE QUESTO PASSAGGIO, SERVE PER IDENTIFICARTI !)

Modalità di recapito del giornale

- 1) macchinisti e personale di bordo impianti di Brescia, Gallarate, Milano, Varese: consegna nelle caselle negli impianti
- 2) Altri abbonati: spedizione (salvo diverso accordo)

DIVENTA RESPONSABILE DI IMPIANTO/ZONA CUB RAIL

Contattaci: cubrail@libero.it

Cerco

da appassionato di ferrovie materiale ferroviario cartaceo (regolamenti, istruzioni, ecc.), oggettistica varia (spille ecc.), divise, ecc. che vadano ad arricchire il mio piccolo archivio. Se qualcuno di voi avesse del materiale e fosse intenzionato a gettarlo, mi contatti per un eventuale ritiro.

Grazie

Pederzoli Samuele

Marco di Rovereto (Tn)

contatti:

pederzoli.samuele@alice.it 334/6931515 possibilmente ore serali grazie

Il giornale in trasparenza

ABBONAMENTI

AL 18.10.2011

FERROVIERI FS

Milano itp	80
Milano itr	13
Firenze	12
Brescia	11
Gallarate	10
Genova itp	10
Ragusa	6
Lecco	5
Genova	5
Roma	5
Trieste itr	3
Bussoleno	2
Novara	2
Varese	2
Verona	2

Milano appalti	1
Acqui Terme	1
Ancona	1
Bari	1
Bergamo	1
Bologna	1
Caserta	1
Catania	1
Cervignano	1
Chivasso	1
Cremona	1
Livorno	1
Lucca	1
Milano itc	1
Pavia	1
Rapallo	1
Reggio C	1
Sassari	1
Torino	1
Treviso	1

Fnme	1
DB Schenker	1
Non ferroviari	16



**DISDETTA I SEI SINDACATI CONCERTATIVI
AZZERA LA CASTA SINDACALE
MANDALI A LAVORARE, ALTRO CHE A.G.
E DISTACCHI !
ORGANIZZATI DAL BASSO CONTRO LO
SMANTELLAMENTO DEI TUOI DIRITTI E LO
SFASCIO DELLE FERROVIE**

Scarica il modulo di disdetta sul sito www.latalpadimilano.it sezione download e fallo protocollare alla segreteria di impianto entro il 31.12

Dichiarazione unitaria dei sindacati dei ferrovieri d'Europa

Saint-Denis (Parigi) 13-14 ottobre 2011

Il settore ferroviario, come tutta l'economia, è scosso dalla crisi del sistema capitalista. In tutti i Paesi, governi ed organizzazioni padronali stanno attivando una serie di piani di austerità che rispondono alle esigenze delle istituzioni mondiali: Fondo Monetario Internazionale, Banca Mondiale, Banca Centrale Europea, ecc. La loro ricetta è semplice: far pagare i popoli, sfruttare sempre più i lavoratori e le lavoratrici, per accrescere il potere ed i profitti di una piccola minoranza (capitalisti, banchieri, industriali...). I popoli resistono, ne sono un esempio scioperi e manifestazioni svoltisi negli ultimi mesi in Grecia, Gran Bretagna, Spagna, Italia, Francia, Germania, Portogallo, Polonia, etc.

Dopo il «modello» inglese agli inizi degli anni '90 e i suoi drammatici incidenti ferroviari, la privatizzazione delle ferrovie si è generalizzata in Europa.

Ciò è stato fatto in varie forme: trasferimento delle attività a società private (catering ferroviario, pulizia, assistenza clientela...), moltiplicazione di filiali di diritto privato dove il personale non ha più le garanzie sociali dei ferrovieri, separazione Infrastruttura - Trasporto, creazione di società di trasporto ferroviario private che impongono condizioni di lavoro peggiori. Anche all'interno di ciò che resta delle imprese pubbliche, le incessanti ristrutturazioni hanno importanti conseguenze: massicce perdite di posti di lavoro, stupida concorrenza sugli stessi servizi, incidenti sul lavoro... Governi ed associazioni padronali moltiplicano i loro rapporti all'interno di ciascuno dei nostri Paesi, per cercare di convincere che la privatizzazione delle ferrovie è ineluttabile. Questo non corrisponde ad alcun serio bilancio sulla "liberalizzazione" già attuata negli ultimi 20 anni... al contrario! Nonostante sia la migliore modalità di trasporto, socialmente ed ecologicamente, il traffico su ferro delle merci continua a decrescere a vantaggio della gomma, un modo più pericoloso e regno del dumping sociale. I viaggiatori si trovano di fronte a treni sempre più cari, con crescenti ritardi o soppressi, alle stazioni deserte. Nell'insieme dell'infrastruttura ferroviaria, la moltiplicazione delle aziende che vi operano, a volte con interessi in contrasto fra loro, genera grossi rischi per la sicurezza.

20 anni di esperienza lo provano: la privatizzazione non è una buona soluzione... e nonostante ciò, governi, padronato e le istituzioni europee vogliono accentuarla ancora! Come non ha funzionato per il traffico merci, ci propongono la stessa cosa per il traffico viaggiatori e la gestione delle stazioni.

Il trasporto ferroviario delle merci è stato il primo ad essere attaccato.

In tutta Europa imprese di trasporto ferroviario private ormai gestiscono questo traffico merci, a scapito delle imprese ferroviarie pubbliche. Qual'è il bilancio? Decine di migliaia di lavoratori del settore attualmente senza garanzie, con peggiori condizioni di lavoro. Gli azionisti di tali imprese si arricchiscono sulle spalle dei ferrovieri. E, contrariamente a quanto annunciato dai liberali europei, questo non ha affatto sviluppato del traffico su ferrovia: al contrario, il traffico merci su ferro continua a calare, esiste la scelta politica di favorire i padroni del traffico su gomma, dove le condizioni di lavoro sono ancora peggiori.

Lo sviluppo del traffico delle merci su ferro è una necessità sociale ed ecologica. È un servizio pubblico che deve essere assicurato da aziende pubbliche!

La privatizzazione del traffico delle merci è negativa per i ferrovieri e per l'insieme della Società. Ma i governi ed il padronato stanno organizzando allo stesso modo la privatizzazione del traffico viaggiatori! Invece di cooperare tra loro, le aziende pubbliche di ciascun Paese si accaniscono nell'organizzare la privatizzazione dei Paesi vicini! Quando si alleano fra di loro è per creare nuove imprese, dove i ferrovieri perdono il proprio statuto.

Deve cessare il Monopoli ferroviario cui stanno giocando i capi delle ferrovie europee! I cittadini di tutti i Paesi hanno bisogno di treni sicuri, in orario, certi, con del personale a bordo e nelle stazioni. È un servizio pubblico che deve essere assicurato da imprese pubbliche!

In molti Paesi, si è iniziato un dibattito per trasferire il trasporto regionale dei viaggiatori alle Regioni.

Siamo favorevoli al fatto che i servizi pubblici siano controllati più da vicino dai cittadini, ma i progetti avanzati non sono di alcuna utilità ai viaggiatori, serviranno soprattutto ad attaccare i diritti dei ferrovieri; le imprese private che conquisteranno il mercato acquisiranno personale la cui formazione professionale sarà stata finanziata da imprese pubbliche, ma applicheranno loro contratti di lavoro che non saranno più quelli di quelle imprese pubbliche!

In tutta Europa, il trasporto ferroviario è un servizio pubblico che deve essere assicurato da imprese pubbliche!

Per funzionare efficacemente, il servizio ferroviario deve essere integrato.

La gestione delle infrastrutture non può essere indipendente dal trasporto. Questo produce malfunzionamenti a catena, sprechi, pericoli per la sicurezza della circolazione, dei ferrovieri, dei utenti.

La gestione delle infrastrutture ferroviarie va fatta in funzione dei bisogni collettivi, non sulla abse di rendita finanziaria e profitti dei gruppi privati. Deve finire l'ipocrisia dei PPP (partneriati pubblico-privato), che fanno finanziare con soldi pubblici benefici poi confiscati dagli azionisti delle imprese private. La gestione delle infrastrutture ferroviarie è un servizio pubblico che dev'essere assicurato da imprese pubbliche!

Del servizio ferroviario fanno parte anche la ristorazione sui treni e la pulizia sui treni e nelle stazioni. Non v'è alcun motivo per cui i lavoratori di questi settori debbano avere diritti e contratti diversi da quelli dei ferrovieri. Rivendichiamo eguali diritti per tutti i lavoratori delle ferrovie, basati sullo Statuto delle imprese pubbliche.

Il trasporto ferroviario è utile alla Società.

Dev'essere assicurato da imprese pubbliche, perché l'interesse di quelle private non è servire la collettività, ma arricchire i propri azionisti. La privatizzazione del servizio ferroviario vuol dire treni più cari, chiusura delle linee "non redditizie", la concentrazione unicamente sul mercato che dà utili, l'abbandono del traffico regionale e delle linee trasversali in ogni Paese a favore di alcune linee AV, l'abbassamento dei livelli di sicurezza. I "pacchetti ferroviari" in sequenza rafforzano la liberalizzazione del settore, il progetto portato al dibattito nel Parlamento Europeo è foriero di ulteriori pericoli.

Le nostre organizzazioni sindacali riaffermano la volontà di lavorare insieme per un servizio ferroviario pubblico, rispondente ai bisogni sociali della collettività, portato avanti attraverso aziende pubbliche con personale che deve avere le medesime condizioni contrattuali.

Le nostre organizzazioni sindacali si impegnano in un lavoro comune per costruire un coordinamento europeo dei sindacati di lotta nel settore ferroviario, e invitano tutti a partecipare alle prossime manifestazioni per la difesa e lo sviluppo del servizio ferroviario pubblico ferroviario, che si terranno a Londra il 25 ottobre e a Madrid il 12 novembre 2011.

Fédération des syndicats SUD-Rail Union syndicale Solidaires - Francia

***Sindacato Federal Ferroviario
Confederacion General del Trabajo - Spagna***

Centrale Générale des Services Publics Cheminots Rég. Centre - Belgio

Unione Sindacale di Base Trasporti - Italia

Confederazione Unitaria di Base Trasporti – Italia

Bahn von unten Germania

Comitato giù le Mani dalle Officine FFS Bellinzona – Svizzera

Sindacatu di i Travagliadori Corsi - Corsica