



CUB *Rail*

WOBBLY



Giornale di collegamento tra i ferrovieri stampato a Milano

anno V numero 27

16 dicembre 2014



15 09
**IN COMPOSIZIONE
ATTIVA PRESENZIATA**



KRUMIRI, INDIVIDUALISTI, LO SAPETE CHE ANCHE NEGLI USA SI LOTTA CONTRO L'AGENTE SOLO?

IL **CUB** etto

Cosa succederà stavolta con la porta chiusa di notte all'ITP? Scopriilo a pagina 34

UN FRECCIABIANCA DERAGLIA PER UNA FRANA NEI PRESSI DEL CANTIERE DEL TERZO VALICO. UNA COINCIDENZA? SE ANCHE LO FOSSE, È STATA QUASI DEL TUTTO IGNORATA DAI MEDIA. STRANO? NO.



4-5



8

No Single Employee Train Crews
www.no1persontraincrews.com
Protect Your Family Protect Your Community



14

Soldi per le grandi opere inutili, ma intanto l'Italia frana e investe i binari

Anche negli USA è lotta contro l'Agente Solo

Assemblea No Austerità, il documento finale

CONTRO IL GOVERNO RENZI

È TEMPO DI

SCIOPERO GENERALE



INCROCIAMO LE BRACCIA - INCROCIAMO LE LOTTE

14 NOVEMBRE 2014

**h 9 P.zza SAN MARCO (FI) - CONCENTRAMENTO
STUDENTI E LAVORATORI DELLA SCUOLA**

h 9.30 P.zza PUCCINI (FI) - CORTEO

#NOJOBSACT - #NOBUONASCUOLA - #NOPIANOCASA




GENERAL STRIKE
International

MAY 1ST
NO WORK - NO SCHOOL - NO SHOPPING

GENERAL STRIKE!

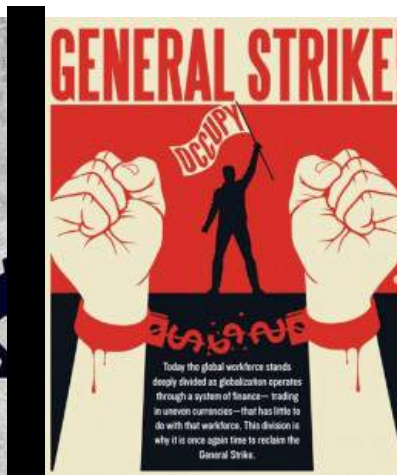
SAY NO TO AUSTERITY!



NOVEMBER 28, 2011!

www.legitgov.org

GENERAL STRIKE!

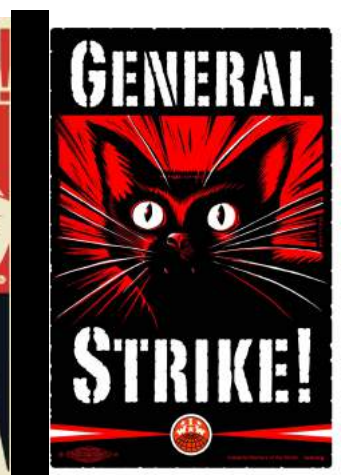


OCCUPY

STRIKE

Today the global workforce stands deeply divided as globalization operates through a system of finance—trading in uneven currencies—that has little to do with that workforce. This division is why it is once again time to reclaim the General Strike.

GENERAL.



STRIKE!



Imperia, ottobre. La ferrovia trasformata in fiume

COPERTINA:

Il display Scmt di un loc IC nei giorni d'interruzione per la frana a Mignanego, con doppia trazione sulla Busalla. Emergenza gestita nel peggiore dei modi, con ritardi di ore.

SOMMARIO

Crhonicub	4
Cronologia degli ultimi casi di malore	7
La lotta dei macchinisti USA contro l'Agente Solo	8
Scade il contratto. E tutto va bene?	10
La manifestazione quotidiana dei diritti	11
Lavoriamo bene???	12
No austerity-coordinamento delle lotte	16
The Italian JOB (Il act)	18
Not-turno blues	20
Aldo. La morte improvvisa e silenziosa	22
Dagli impianti	24
Costante, macchinista centenario	28
Il cubetto	34

Abbonati 2015

Abbonati 2015

Abbonati 2015

SIAMO ANCORA 200mila e più!

Chi fa il conto a 80.000 non solo assume i dati della propaganda ma subisce implicitamente l'idea che il numero di lavoratori impiegati nel settore ferroviario vada drasticamente ridimensionandosi grazie alle sagaci cure di smagrimento delle dirigenze FS. E si sente meno pesante. E' certamente vero che le linee produttive siano state snellite, spesso cumulando carichi sulle figure professionali rimanenti, eliminando più o meno legittimamente certe operazioni (dal trasporto di merci a seguito alle ridondanze dei controlli), lasciando i viaggiatori a sé stessi (stazioni deserte quando non eliminate, bigliettazione, informazione, etc) o grazie all'ausilio informatico per funzioni di controllo, archiviazione, contabilizzazione, come in quasi tutte le filiere industriali. Tuttavia la ciccia, il prodotto treno in tutte le sue applicazioni, è ancora tutto lì. I dati infatti si riferiscono ai dipendenti delle controllate FSI, ma il numero delle lavorazioni esternalizzate è vertiginosamente crescente. Non solo ci sono compagnie nuove che effettuano treni, operano negli scali, svolgono lavorazioni ferroviarie in appalto (anche nel cosiddetto core business e lavorazioni di sicurezza), ma negli stessi ambienti FS i terzisti sono in aumento verticale, tanto che nelle officine o nella manutenzione dell'infrastruttura il numero ha ormai sorpassato i dipendenti FS.

I numeri nella propaganda aziendale, ad ogni livello, sono sciorinati in funzione dell'effetto ideologico di spezzare le unità, dirigere il cono di luce dell'attenzione su alcuni pezzi anziché altri, magnificare le azioni dirigenziali come i fasti imperiali di un tempo. Un esempio limite ne è l'uso della sanzione disciplinare, scientificamente somministrata al gregge dei dipendenti: colpiti individualmente ci si sente soli e ci riesce difficile scorgere il legame che invece anche nell'analogia del provvedimento ci rende uguali agli altri. Si cerca di far di tutto per rimanere agganciati alla fetta dei salvati che possono continuare ad ignorare e forse anche biasimare con motti moralisti i sommersi ("però doveva fare così, però non doveva rispondere, però doveva scrivere, si è uno che non ho fa le cose a modo"). Non è uguale per un licenziamento? o per un reparto che viene esternalizzato, cambia casacca e destino lavorativo? Che cosa è successo ai colleghi che hanno perso l'appalto? o quelli che hanno occupato le torri a Milano, Bari, Roma quando furono tagliati i treni notte?

Anche questa è la realtà della liberalizzazione, un'umanità composita che viene ingoiata da un'operazione lessicale che mira a distruggere il collettivo per sostituirvi una sommatoria di singoli in orbita privi di legami vicendevoli. Non è una descrizione astratta, il costo del lavoro si abbatte anche così, spezzando l'unità rivendicativa dei numeri.

E allora il compito sindacale è proprio quello contrario della violenta liberalizzazione, mettere le esperienze a lavoro paziente, ricucirne le apparenti fratture frutto di processi e ideologie parcellizzanti, portare a vedere l'uguale nel diverso, le condizioni di similitudine nelle specificità, riconoscersi. Nello sciopero generale è a nudo tutto il numero delle forze di classe che si riconoscono nei temi accumulanti: qualcosa che pur nella generalità di un provvedimento governativo, un diritto, la modifica di una legge, arriva a toccare ciascuno nel proprio ambito, cambia la vita o le condizioni di mantenimento di essa. Un primo appuntamento, che va però coltivato nel quotidiano, sarà il rinnovo contrattuale, non solo quello dei ferrovieri del gruppo FS ma pure delle altre imprese, e ancora prima degli appalti, la cui funzione di dumping è evidente e termometro di quale sarà l'erosione del gruppo FS stesso come già avvenuto nel recente passato. Attenzione: nessuno è salvato a priori, nessuno è garantito, se non nella lotta che accomuna. Chi non è in grado di indossare questi occhiali sarà travolto dalla tempesta che sradica gli alberi non ben ancorati, semplicemente perché non l'ha vista arrivare.



CrhoniCUB



10 ottobre - Genova, deraglia FB



Il FB 9764 diretto a Torino deraglia sulla rampa dei Giovi, nei pressi del Bivio Fegino, a causa di uno smottamento in una giornata di fortissime piogge. Nessun ferito tra i 230 passeggeri; interessate dal deragliamento la loco e due vetture. Il macchinista viene ricoverato per accertamenti.

La frana avviene in un punto interessato dai lavori di movimento terra legati al terzo valico, come prontamente denunciato dai comitati che si oppongono all'ennesima grande opera inutile (ovvero, come tutte le grandi opere, utile ai profitti dei comitati d'affari). Evidentemente è stato molto più facile e urgente trovare i fondi per la terza galleria piuttosto che per arginare il Bisagno.

Rfi: *"L'incidente è stato causato dal dilavamento superficiale di terreno vegetale dalla collinetta. Dalle foto si vede chiaramente come il punto di distacco sia molto più basso rispetto al cantiere, in un'area dove è comunque presente la vegetazione. Pioggia di questa intensità avrebbe provocato il fenomeno anche se non ci fosse stato il cantiere"*.

Tale tesi viene fermamente respinta dal comitato No Tav—No Terzo Valico: *"Se il nostro cuore non stesse lacrimando per la rabbia e la devastazione, ci sarebbe da ridere. I media locali che sempre si prodigano nell'infocchettare le virtù del Terzo Valico-Tav Genova-Tortona, evitano di dire da dove si è staccata e perché. Vergognosi, come al solito. Le immagini parlano chiaro, e confermano ancora una volta che la lotta al tav Terzo Valico è giusta e sacrosanta.* [citazioni dal sito del secolo XIX]

Il treno si blocca Prigionieri del Frecciarossa

Scene di panico, i passeggeri rompono i finestrini

La storia

ANTONELLA MARIOTTI

Tre ore prigionieri. Tre ore prigionieri appena fuori Torino, a pochi chilometri dalla stazione Porta Susa, su un Frecciarossa con un guasto al locomotore. All'interno un caldo infernale, bloccato anche il ricambio d'aria, tanto che un passeggero ha sfondato uno dei finestrini di emergenza. È successo poco prima delle otto al Frecciarossa 9576 che aveva partito da Salerno. «Si so-

sembra di essere sul Titanic che affonda, fa un caldo infernale e non c'è più niente al bar. La gente inizia a perdere il controllo, sono tutti preoccupati e i cellulari si stanno spegnendo, batterie al limite. Così diventa difficile comunicare anche con le famiglie, avvertire quando si arriva». L'impianto di areazione fuori uso ha anche provocato un malore a uno dei passeggeri che è stato soccorso da un medico. Il caldo e i finestrini chiusi hanno provocato scene di panico. Ovviamente come capita spesso in questi casi il bar è stato preso d'assalto. La prima a finire è stata l'acqua.

Le testimonianze

«Qui ci sono anziani e bambini - raccontava Giuseppe Minieri -, la situazione è grave. Senza luce, senza acqua. Continuano a dire

«Fa un caldo allucinante, non c'è più aria. Un signore ha sfondato un finestrino di emergenza. Una persona si è sentita male. È stato chiamato un medico»



che ci porti qualcosa da bere. Io resisto ma ci sono bambini che piangono disperati. A un certo

minuti dalla stazione è incredibile - diceva Alberto Chiara - tra Settimo e Torino Stura, ci hanno

stazione di un'ora e me fermo. L'op

PL DOVE SI TRANSITA SENZA LE OBBLIGATORIE PROTEZIONI LATO STRADA

PASSAGGI A LIVELLO PERICOLOSI



TEGLIO
(SONDRIO)

Teglio (So). «Striscia la notizia manda in onda il 19 novembre un servizio sul PL di Teglio, mostrando la coda di un treno merci che transita con le barriere alzate; senza alcuna protezione lato strada

20 ottobre - Torino, oltre tre ore per soccorrere un Frecciarossa

Altro che pochi minuti, il FR 9576 chiede riserva nella zona urbana di Torino ma viene trainato in stazione tre ore dopo. Il locomotore diesel predisposto per casi del genere, dopo aver agganciato il treno in avaria si «ingolfa» e non riparte; alla fine ci vuole un «tigre».

Al titolo ed all'articolo de «La Stampa» del 21 ottobre (supra) non serve aggiungere nulla, se non che è successo appunto nell'area urbana e che qualcuno continua a dire che occorrono pochi minuti a soccorrere un macchinista solo che accusasse un malore ...

25 ottobre - Il presidente FS riconsegna le deleghe: «poca chiarezza su privatizzazione»

Il presidente FS Marcello Messori riconsegna al CdA FS le sue deleghe mantenendo solo quelle al controllo interno.

Intervista a Corriere.it: «Una società di queste dimensioni e complessità ha bisogno di una chiarezza nei ruoli e nella direzione strategica soprattutto in vista di un'operazione complessa come il processo di privatizzazione».

Messori continua spiegando che la sua idea è quella di ridurre le competenze dell'Infrastruttura: «In Germania la gestione pubblica della rete ferroviaria è più circoscritta. In Italia Rfi ha invece un ampio patrimonio immobiliare, che non comprende solo beni funzionali al servizio ferroviario (i cosiddetti beni strumentali); ci sono parti della logistica; ci sono la rete elettrica e quella di telecomunicazioni. Se si deve attuare una privatizzazione finalizzata non solo a fare cassa ma anche a rendere più efficiente FS e a sviluppare il mercato e la concorrenza, bisogna incorporare quelle attività: Rfi andrebbe asciugata. E problemi di riorganizzazione, anche se diversi, valgono per Trenitalia e per le altre società controllate».



Drizzona di Pontirolo (Cr), 20 novembre 2014
Il merci transita con le sbarre alzate ma senza protezioni lato strada, autista di scuolabus riprende la scena

28 ottobre - Ronco, malore in galleria, è il dodicesimo in Piemonte

Dodicesimo caso di malore al "macchinista solo" dal 2009 che interessa personale della DTR Piemonte. Il fatto si verifica al segnale di protezione di Ronco Scrivia, in galleria. Anche in questo caso, per fortuna, c'è un altro macchinista a bordo del treno che riesce a portare il convoglio in stazione dove arriva l'ambulanza del 118, che trasporta il macchinista all'Ospedale di Novi Ligure.

Negli stessi giorni l'AD Trenitalia riceve l'ennesima prescrizione da Torino sulla mancata consultazione degli RLS sul primo soccorso al macchinista.

9 novembre - Busto Arsizio, regionale in transito investe cantiere e deraglia



Poco prima delle 23 il regionale 20346 Milano PG - Luino in transito nella stazione di Busto Arsizio investe un cantiere; deraglia la WP, nessun ferito tra personale a bordo e passeggeri, lievi contusioni per un operaio a terra.

Il cantiere interessa il 2° e 3° binario, su quest'ultimo viene erroneamente predisposto il transito del treno. L'impatto, avvenuto contro uno spezzone di rotaia, determina il deragliamento della WP; il treno viaggiava sotto i 100 km/h, con codice 180 a bordo.

Il sostituto procuratore di Busto Arsizio apre un fascicolo per disastro colposo e lesioni colpose nei confronti di ignoti.



11 novembre - Belgirate, frana blocca la Milano—Domodossola

Dopo un giorno di forti precipitazioni uno smottamento dalla collina investe nella serata la linea Domodossola—Milano.

Un materiale vuoto che viaggia sul dispari nella tarda serata investe la frana, fortunatamente senza conseguenze per il personale a bordo (naro).

Bloccata la linea per tutto il giorno successivo.

6 dicembre - Laveno, VvFf per scintille da un merci



Un merci diretto in Svizzera transita ad un PL con fumo e scintille sprigionate da un carrello. I VvFf, allertati da un passante, raggiungono il convoglio a Laveno, dov'era già fermo e dove il PdM stava già provvedendo a controllare la situazione. Il treno riparte senza problemi.

9 dicembre - Tenda, sfiorato il disastro



Due treni si sono trovati sullo stesso binario sulla linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza. Il treno francese, partito alle 12 da Tenda in direzione Nizza, si trova invece sullo stesso binario del Ventimiglia-Cuneo delle 10,37. Tra i due convogli poche centinaia di metri a dividerli, fuori dalla galleria di Bossegia.

Secondo «La Stampa» sono scattati i sistemi di sicurezza (umani?) che hanno bloccato i convogli.

Duecento persone sul treno italiano rimangono bloccate per ore, fra rabbia, nervosismo e attacchi isterici, prima che i bus sostituivi le prelevino.

Secondo i calcoli scientifici la probabilità di star male alla guida di un treno sarebbe bassissima. Questi che riportiamo di seguito sono solo gli ultimi casi, o meglio, quelli di cui si è saputo

23 giugno - Milano, macchinista solo colto da malore nel passante

Un macchinista Trenord alla guida del treno 23232 percorrendo il Passante di Milano accusa un malore e si accascia a terra. In base alle informazioni arrivateci in redazione, la Capotreno interviene prontamente riuscendo a fermare il treno incrociante, il cui macchinista porta il 23232 alla banchina dove arriva il 118 e viene ricoverato.

5 luglio - Treviso, malore alla guida

Il macchinista 37enne Agente Solo alla condotta del treno 2736 perde conoscenza una volta transitato al segnale di protezione di Treviso. Il treno percorre l'itinerario d'arrivo e supera il segnale di partenza a via impedita, fermandosi a seguito del *train-trip*. Dopo i soccorsi, il treno riparte con un ritardo di 20'.

Orsa Venezia: *"sembra che la causa del malore sia riconducibile ad affaticamento e stress da lavoro. Per cause riconducibili allo stesso motivo, si è verificato un incremento delle malattie fra macchinisti e capitreno e sono sempre più frequenti episodi di intolleranza sia verbale che fisica dei lavoratori nei confronti di quadri e dirigenti di Trenitalia"*.

6 luglio - macchinista della DR Piemonte si sente male a Genova Sampierdarena

Il treno era diretto ad Acqui.

19 luglio - Vada, malore notturno

Intorno alle 5.10 il macchinista del treno notte 784 accusa un malore tra Grosseto e Livorno. Fortunatamente l'equipaggio è composto da due macchinisti, il che permette all'altro macchinista, di lanciare il segnale d'emergenza ed avvisare il DCO per inviare un'ambulanza a Vada; grazie all'equipaggio a doppio agente il treno viene condotto in quella stazione, dove il macchinista è soccorso.

19 agosto - Lingotto, altro caso di malore

Un altro caso di malore alla guida. Il macchinista 32enne riesce a raggiungere il marciapiede della stazione e viene soccorso.

16 settembre - Catania, malore alla guida

Segnalato l'ennesimo caso di un macchinista colto da malore. Succede a Catania. Il macchinista viene ricoverato in ospedale e trattenuto per accertamenti.

19 settembre - Castelfranco, malore ad un capotreno

Nella mattina Castelfranco Veneto l'ambulanza soccorre il capotreno del 5831 colto da malore.

Il treno può continuare la corsa dopo la sostituzione con il capotreno del 5715 Castelfranco-Venezia.

28 ottobre - Ronco, malore in galleria, 12° in Piemonte

Dodicesimo caso di malore al "macchinista solo" dal 2009 che interessa personale della DTR Piemonte. Il fatto si verifica al segnale di protezione di Ronco Scrivia, in galleria. Anche in questo caso, per fortuna, c'è un altro macchinista a bordo del

MACCHINISTA A 67 ANNI



treno che riesce a portare il convoglio in stazione dove arriva l'ambulanza del 118, che trasporta il macchinista all'Ospedale di Novi Ligure.

17 novembre - Brescia., malore di un macchinista trenord

A Brescia; in attesa di effettuare un cambio volante, un macchinista si accascia sul marciapiede privo di sensi; trasportato in ospedale, gli vengono applicati due pacemaker.

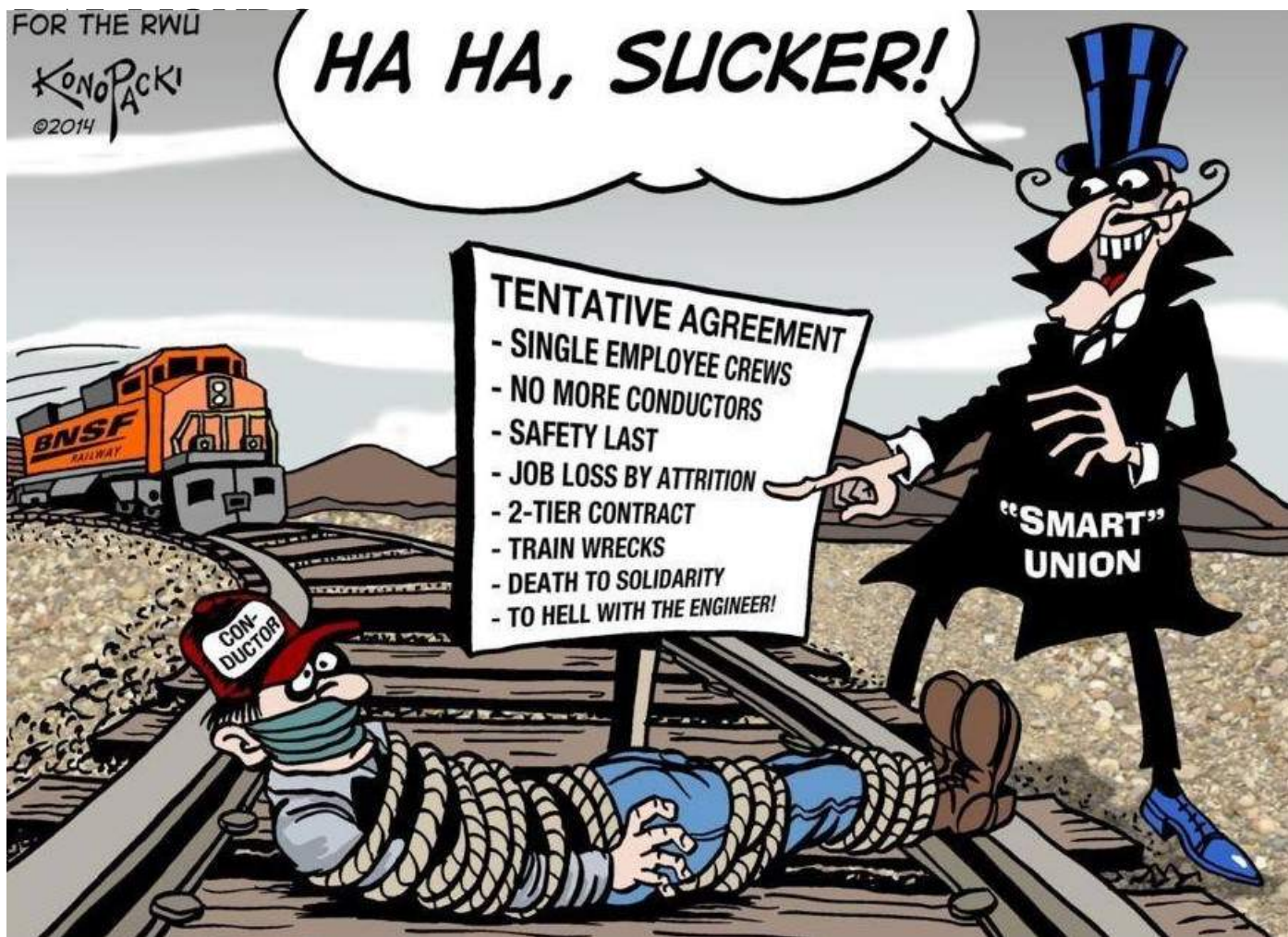
(?) dicembre - Brescia., attacco di panico

Un capotreno chiede la sostituzione per un attacco di panico. Il treno viene soppresso.

6 dicembre - Brescia, malore di un macchinista trenord

Malore ad un macchinista Trenord mentre sta entrando in stazione. Interviene il 118.

Se in meno di cinque mesi nove macchinisti e due capitreno si sono sentiti male in servizio, evidentemente c'è molto da rivedere. A cominciare da chi va a trattare per noi e ha distrutto le nostre normative, altro che accordo sulla rappresentanza.



L'Agente Solo è una piaga diffusa a livello planetario, proprio come certi vergognosi sindacalisti che l'approvano e dicono che è "inevitabile"

La lotta dei macchinisti degli USA contro l'Agente Solo

Il sindacato statunitense Railroad Workers United (RWU) sta lottando contro il progetto di eliminazione del secondo agente sui treni. Come denuncia Ron Kaminkow, segretario generale RWU, negli ultimi anni le compagnie ferroviarie hanno in maniera strisciante accelerato su questo fronte, accordandosi con sindacati di mestiere: ad esempio la Brotherhood of Locomotive Engineers & Trainmen, BLET, ha fatto un accordo dove il macchinista solo scende dal locomotore e telecomanda (da solo) agganci e manovre, col pericolo che la colonna venga spinta senza nessuno in testa e che nessuno lo soccorra in caso di malore (vi ricorda qualcosa?)

Nel 1990 le imprese ferroviarie cominciarono ad introdurre la figura dell'*utility brakeman* (frenatore a terra). Questo lavoratore staziona in posti fissi sulla linea pronto ad intervenire in caso di problemi ad un convoglio. Il problema sono le distanze, decine se non centinaia di miglia, su strade non sempre praticabili, dall'ipotetico punto di fermata accidentale del convoglio. Per non parlare di quando due o più treni hanno bisogno di assistenza contemporaneamente.

Altro problema è il cumulo di mansioni, anche di sicurezza, che gravano tutte su una sola persona. Senza un secondo agente, vi sono infinite di distrazioni: l'agente solo dovrebbe guidare, parlare alla radio, confermare il passaggio regolare dei treni incrocianti, ecc.

"Molti allievi lavorano da anni nella parte sinistra (a fianco della guida, che è a destra, ndt), imparando a capire l'aspetto dei segnali, le regole di funzionamento, il sistema di freno ad aria compressa, ecc, molto prima di diventare macchinisti. Senza l'equipaggio di due persone questa "università" sarà persa per sempre, e tutto il personale dipendente operativo diverrebbe nel tempo meno professionale, meno esperto, e meno sicuro. E questa perdita di professionalità che nascerebbe sicuramente dalla circolazione di treni a singolo agente avrebbe un effetto negativo su tutti i dipendenti operativi, non solo quelli che sono nuovi o inesperti. La mancanza di due dipendenti in cabina significa una mancanza di conversazioni informali, riflessione, narrazione, discussioni di regole e segnali, ecc. Gran parte dell'apprendimento che si svolge ogni giorno un ferroviere va a lavorare è nella cabina della locomotiva piuttosto che altrove, come i due dipendenti condividono le loro conoscenze collettive, l'esperienza e la saggezza che ciascuno ha acquisito nel corso degli anni. Senza l'equipaggio di due persone, questo patrimonio giorno dopo giorno si perde. Queste parole dovrebbero far arrossire di vergogna certi "nostri" sindacalisti e quadri (e qualche irresponsabile doppiatore) favorevoli all'Agente Solo!!!

Per garantire lo stazionamento su un tratto in pendenza, il singolo operatore dovrebbe serrare i freni a mano anche in coda (i treni

merci sono lunghissimi), per poi tornare sul locomotore e sferzare pneumaticamente; se i freni a mano non tengono, l'operatore deve tornare in coda e ripetere l'operazione con altri freni a mano.

La possibilità di crimini contro il personale viaggiante aumenterebbe, ladri e vandali senza dubbio prenderebbero coscienza del fatto che i treni sarebbero gestiti da un solo operatore. Come un lavoratore solitario, nel "mezzo del nulla", o in un quartiere "difficile" a tarda notte, l'operatore unico è estremamente vulnerabile, soprattutto una volta fuori dalla cabina di guida.

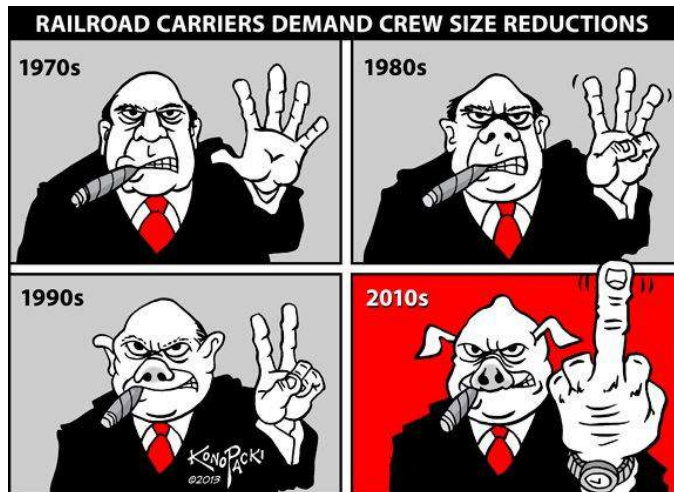
Ancora Kaminkow: "dall'11 settembre (giorno degli attentati, ndr) abbiamo sentito infinite speculazioni circa la possibilità di terrorismo contro ferrovie e treni della nazione. Poiché è semplicemente impossibile controllare regolarmente l'intera infrastruttura ferroviaria, il governo e le compagnie ferroviarie hanno affermato che spetta ai lavoratori della ferrovia notare e segnalare attività sospette. Ma senza quel secondo membro dell'equipaggio [...] come può essere chiesto di edere anche solo una frazione di quello che potrebbe accadere là fuori?"

Soprattutto quando un turno di servizio può arrivare a 12 ore, è normale affaticarsi. Con nessun'altro presente, è molto facile perdere la concentrazione, assopirsi, non c'è nessuno ad aiutare a mantenere la concentrazione, parlare alla radio, ecc.

Attualmente nelle soste è normato un "nap" (pisolino) per uno dei due, assai utile per recuperare forze e concentrazione; anche questo verrebbe spazzato via. A differenza dei camionisti, che possono fermarsi e riposare quando lo ritengono opportuno, sul locomotore si sta anche 12 ore di fila (e con la toilette a bordo non proprio pulita...)

Accade frequentemente che un equipaggio debba correre in aiuto di un altro treno; negli USA si trasportano via ferro moltissime sostanze pericolose, ed abbiamo visto i tragici effetti dell'Agente Solo in Canada (disastro di Lac-Mégantic e non solo).

Come denuncia RWU "lavorare da soli fa male, a lungo la solitudine si tramuta in depressione e la disperazione. Senza qualcuno con cui discutere idee, preoccupazioni, problemi, questioni di lavoro e sicurezza, un lavoratore può facilmente sviluppare un qualsiasi numero di



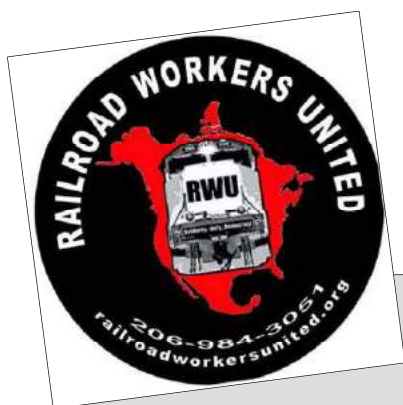
problemi mentali. Senza qualcuno con cui parlare per ore e ore, la mente può smarrirsi e passeggiare per una terra di distrazione. Senza collaboratori un dipendente può perdere un senso di appartenenza e di cameratismo, essere sempre più insoddisfatto, ammalarsi, mentre il morale precipita al punto più basso. In poco tempo, un dipendente che lavora da solo per lunghi periodi di tempo può accusare una perdita di identità e di orgoglio".

Si diventa individui singoli, insomma, che non sono parte di un organismo collettivo; la solidarietà—di classe o di mestiere che sia—se ne va altrove e diminuisce il potere contrattuale.

E' proprio ciò che vogliono, negli USA come in Italia come dappertutto. Come denunciavamo da sempre, l'Agente Solo è pericoloso, ci farà vivere di meno, in una parola è un criminale. Punto. Non si può non concludere con le parole di Ron Kaminkow: "dobbiamo lottare fino alla fine per mantenere un minimo di due operatori su ogni equipaggio - sia in linea che negli scali. Chiediamo a tutti i lavoratori delle ferrovie, al resto dei lavoratori organizzati, alla classe operaia in generale di appoggiarci. Noi possiamo e dobbiamo vincere questa battaglia cruciale".

Tutto il nostro appoggio alla lotta RWU, che continua con campagne di sensibilizzazione, volantini, assemblee aperte. Ron Kaminkow ha lavorato come macchinista Amtrak negli ultimi 10 anni. Ha precedentemente lavorato come frenatore e macchinista per Conrail e Norfolk Southern in Chicago.

La sua mail: secretary@railroadworkersunited.org



Kazakistan

Schianto al PL

22 novembre 2014

Sicuramente molti di voi avranno visto le impressionanti immagini dell'incidente al PL senza barriere tra le stazioni di Kondratovka e Petropavlovsk, nel Sud degli Urali, in Kazakhstan.

Dopo la collisione con il treno merci il camion è stato centrato dal treno passeggeri Irkutsk-Kislovodsk che transitava in direzione opposta. Il camion è rimasto schiacciato tra i due treni, il merci è poi deragliato. Il camionista è morto.

[http://www.liveleak.com/view?i=b5c_1416719234]



IL 31 DICEMBRE 2014 SCADE IL CONTRATTO NAZIONALE DI LAVORO ... e tutto va bene?

16 aprile 2003 CCNL Attività ferroviarie / 20 luglio 2012 CCNL della Mobilità - area contrattuale Attività ferroviarie e il prossimo ?

"Le parti confermano l'attualità delle scelte congiuntamente operate, fin dal novembre 2007, sull'esigenza di dotare i settori del Trasporto Pubblico Locale e delle Attività Ferroviarie, di COMUNI REGOLE CONTRATTUALI COLLETTIVE per accompagnare i processi di liberalizzazione in atto"

"Il presente CCNL si applica ai dipendenti delle imprese che esercitano le attività per il trasporto di persone e merci su ferrovia ed ai servizi connessi (quali la manutenzione e la riparazione dei rotabili, la manovra, la vendita, ecc.) e i servizi complementari e accessori nell'ambito delle attività di trasporto ferroviario, nonché le attività di gestione della rete infrastrutturale ferroviaria"

"La disciplina si applica agli appalti dei servizi affidati a imprese rientranti nel campo di applicazione del presente ccnl ed È VALIDA nell'ambito di dette attività INDIPENDENTEMENTE DALLA DISCIPLINA GIURIDICA DELL'IMPRESA APPALTATRICE per:

- accompagnamento treni notte

- assistenza e/o ristorazione a bordo treno e relativi servizi ausiliari

- pulizia a bordo treno e negli impianti e relativi servizi ausiliari, nell'ambito delle attività di trasporto ferroviario"

"Per gli appalti relativi ad attività di gestione accumulatori, preclimatizzazione rotabili in ambito impianti, nonché per i subappalti delle stesse attività e di quelle al punto 1 (accompagnamento notte / ristorazione di bordo / pulizie) ... al termine del confronto (tra le parti) ... NON TROVI APPLICAZIONE IL PRESENTE CCNL; DOVRA' ESSERE ADOTTATO IL CCNL DEL SETTORE MERCEOLOGICO DI RIFERIMENTO".

"Livello F :

Generici

Appartengono a questo livello i lavoratori che svolgono attività manuali e/o generiche, anche di SORVEGLIANZA di impianti e/o strutture

Manovali - lavoratori addetti alle attività di CARICO E SCARICO delle merci, di FACCHINAGGIO e pulizia per i quali non occorrono specializzazioni ...

PULITORI, impianti fissi e bordo treno

SERVIZI AUSILIARI - lavoratori che svolgono sia a bordo treno che a terra attività generiche comunque connesse con i servizi ferroviari

Addetti logistica ...

Addetti minibar ...

Mozzo ... "

Questo è quello che dice il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro !!! Ma

- Aprile 2012: Entra in servizio Nuovo Trasporto Viaggiatori (ITALO) = è una azienda privata e non sottoscrive il ccnl di settore attingendo per i lavori in appalto dai contratti del Commercio e Multiservizi.

- Dicembre 2012: Busitalia (Gruppo Ferrovie dello Stato) acquista ATAF, municipalizzata del trasporto su gomma di Firenze. La holding ferroviaria si allarga nei trasporti, ma i colleghi dei lavori in appalto restano con il ccnl Multiservizi.

- Febbraio 2013 : Grandi Stazioni cede il "Ramo di azienda DEPOSITI BAGAGLI" alla società Kipoint S.D.A. (di Poste Italiane) = i lavoratori del settore perdono il CCNL Attività Ferroviarie e finiscono in quello della Logistica economicamente peggiorativo.

- Giugno 2013: Ferservizi chiude definitivamente la maggioranza dei Ferrotel = i pochi lavoratori rimasti in servizio hanno come futuro il CCNL del Turismo.

- Dicembre 2013: Ferservizi espelle la società Marco Polo (malagestione e fallimento) che operava nelle portinerie compartimentali. = I lavoratori espulsi prima e poi riassunti hanno dovuto sottoscrivere il CCNL Multiservizi.

MA I SINDACATI SOTTOSCRITTORI DEL CCNL ERANO DISTRATTI?

A fine anno scadono i tempi di applicazione del CCNL vigente, Ferrovie parla di privatizzazione del trasporto regionale, di essere pronta ad acquistare le aziende bus anche di Roma e Milano, di far mantenere i mezzi direttamente alle case produttrici, di esternalizzare manovra dei mezzi, officine, servizi ...

Lavoratori del settore appalti, la difesa della unità contrattuale è essenziale per continuare ad esistere come categoria e resistere agli attacchi padronali e governativi, che ci preferiscono frammentati e divisi in gruppetti, tutti con contratti diversi, peggiorativi e alla mercé delle strategie aziendali distruttrici.

Fate conoscere alla rivista tutti i casi, anche minori, di smantellamento del nostro contratto di categoria di cui siete a conoscenza e inchiodate alle loro responsabilità (vedi la clausola che "se manca l'accordo tra le parti il ccnl di riferimento diventa quello esterno, merceologicamente affine") quei sindacalisti che verranno a chiedere il vostro assenso per sottoscrivere il prossimo (sicuramente peggiore) contratto.

Siamo una categoria che negli anni ha raggiunto risultati contrattuali, non lasciamoli distruggere. e cari colleghi ferrovieri, non accettate che con i "risparmi" aziendali su di noi vi elargiscano pochi contentini, anche voi siete legati ai "risparmi" della Dirigenza aziendale che ha, palesamente, il compito di distruggere anche la vostra categoria.

Siamo una sola azienda, siamo tutti colleghi. CHI TOCCA UNO, TOCCA TUTTI

In questi giorni vi è stato un cambio appalto anche nelle portinerie Trenitalia dei Depositi di Firenze Osmannoro - Pisa - Siena, nel bando di gara (con un ribasso pazzesco) non vi era stato inserito il contratto di riferimento. Quindi niente Attività Ferroviarie ma contratto servizi e portierato, economicamente penalizzante e che costringe i lavoratori a cambiare CCNL.

Stai punito

Nonostante le smentite dirigenziali, è un dato di fatto che vi sia un'impennata delle sanzioni disciplinari. Succede dappertutto, ogni motivo è buono, a volte partono centralmente, a volte no. Dove la sanzione "ci starebbe", spesso a fare rabbia è l'entità della punizione, applicata quantitativamente verso l'alto.

Il caso più emblematico al momento ci sembra quello di Bologna, dove in più casi il PdB è stato sanzionato per aver subito il furto del tablet, lasciato nello scompartimento chiuso a chiave mentre il PdB stesso era impegnato in operazioni a terra.

LA MANIFESTAZIONE QUOTIDIANA DEI DIRITTI

Il 25 ottobre scorso la CGIL ha raccolto in piazza a Roma un milione di persone (numero stereotipato ma che rende l'idea) contro le misure previste dal governo Renzi sul lavoro. Inutile soffermarci sulla natura dei provvedimenti: un governo che coniuga l'esigenza di aggressione e occupazione delle istituzioni, in attesa del completamento della svendita del patrimonio pubblico - e - non ai fondi/multinazionali, con la più sciatta dialettica politica ad uso e consumo di un paese totalmente anestetizzato, non poteva che partorire provvedimenti contro il lavoro. La ricetta ritrita, da destra e sinistra negli ultimi trent'anni, di chi non ha altra lungimiranza che raschiare il fondo del barile ovvero comprimere il costo del lavoro, diritti e tutele (anche la sicurezza) anziché piani di investimento e rilancio; il tutto, al solito, a favore degli amici.

Verrebbe da sostenere una matrice neo-liberista alla base della politica renziana, ma -pur con tutto il nostro disprezzo verso il neoliberalismo- ci sembrerebbe di dare fin troppa nobiltà allo squallido teatrino del premier e dei suoi compagni di merenda. Neoliberalista è però senz'altro una caratteristica di fondo (che fa rigirare nella tomba i più volte evocati padri liberali), quella militare, con l'aggressione al pluralismo, la repressione del dissenso, l'eliminazione tanto dei non allineati che degli antagonismi aperti, i provvedimenti a favore delle comitati di affari sostenuti col cordone dell'esercito, le leggi liberticide (lavoro, rappresentanza, elezioni), l'indirizzo del malcontento verso il colpevole di turno, etc.

Ma qui sta il punto della questione che ci fa tornare alla manifestazione della CGIL. Davanti ai provvedimenti più eclatanti del governo (art.18 ad esempio) la reazione sembra quasi un riflesso condizionato di chi si trova a dover salvare la faccia davanti ai propri iscritti e sfoggiare un limite massimo di sopportazione - per quanto estenuato- oltre il quale non si possono accettare ulteriori affondi. Il punto dolente di questa storia, che poi è esemplare del percorso del nostro paese, risulta essere proprio l'eccezionalità dell'evento.

Tralasciando le vicende, sotterranee o meno, che dal dopoguerra condizionano l'Italia nel suo sviluppo sociale ed economico, non possiamo che considerare gli ultimi trent'anni come un'epoca di silente ma palese smantellamento dei diritti del lavoro e -in significativo parallelo con questa politica- di destrutturazione del tessuto produttivo italiano. Sono passaggi neanche tanto complessi che definiscono interessi sovranazionali di deindustrializzazione del nostro paese legati ad interessi nazionali di sfruttamento privatistico del patrimonio pubblico. In pratica, l'epoca delle finanziarizzazione perdura, il patrimonio industriale è stato in gran parte distrutto sfruttando in prima battuta le privatizzazioni, con le quali i soliti gruppi di potere nazionali ottengono facili ed immediati guadagni traghettando, senza investimento alcuno, le aziende di stato verso la cessione a fondi/multinazionali estere.



IN FINMECCANICA LE
ELEZIONI RSU LE VINCE LA
CGIL ... POSSIAMO
DORMIRE TRANQUILLI ...

Il risultato è multiplo: il "capitalismo" di rapina italiano ingrassa facendo da mediatore, il paese e la cittadinanza perdono interi pezzi del tessuto produttivo e sociale e, a chiudere il cerchio, le lobby internazionali comprano - a saldo - interi pezzi di Stati sovrani.

Tornando all'oggetto della trattazione, ci sembra che le sbuffate d'indignazione per un grande sindacato come la CGIL siano solo la conferma dell'inutilità (per non dire peggio) della loro politica. Il tutto infarcito dalla solita propaganda che, ne più e ne meno, utilizza gli stessi metodi retorici del "potere" (anche se apparentemente avversi) per attirare quel consenso che ormai, nei fatti, non hanno più. La manifestazione senza sciopero è la riprova del ruggito del gatto, lo dice da prima che non vuole mordere. Lasciarsi lusingare dalle epiche manifestazioni di piazza che, come detto, dettano scansioni periodiche significa perderne per strada il vero significato. Quello di un sindacato morente che si scopre perfetto nel portare a termine il compito di smantellamento di concetti quali rivendicazione e lotta, efficace nell'allontanare la massa lavoratrice creando un soporifero distacco, ma frustrato dall'essere stato sedotto ed abbandonato dall'unico grande amore degli ultimi trent'anni: il padrone! Le sue idee, il suo lessico ed i miraggi di cogestione che trasfiguravano lentamente gli statuti fondativi delle Organizzazioni di massa.

La difesa dei diritti dei lavoratori non è un blitz "una tantum" per riempire una piazza ed il palinsesto televisivo del giorno. Il padrone non teme gli exploit ma la presenza quotidiana sui luoghi di lavoro; non teme le roboanti dichiarazioni d'intenti ma il lavoro di cucitura fra esigenze del lavoro e azione sindacale; non teme il singolo sciopero generale ma la rivendicazione continua e quotidiana dei diritti; ma, soprattutto, il padrone teme di non poter più contare su sindacati contigui con cui stringere accordi che fanno terra bruciata intorno ai lavoratori. Proprio quello che succede da troppi decenni: ora hai voglia ad urlare "al ladro" dopo che gli hai consegnato le chiavi di casa da una vita.

CUB TRASPORTI TOSCANA

**X versamenti (vedi pag. 33)
postpay n.
4023600610984736
Intestata a
Francesco Mesiano**

CUBRAIL, CAMPAGNA NAZIONALE ABBONAMENTI

ABBONATI! RINNOVA!

Lavoriamo bene ???

Quotidianamente l'applicazione delle regole si scontra con una realtà complessa, le norme non sono sempre chiare e tempestive ed i lavoratori sono sovraesposti

Una delle parti più interessanti dell'intervista all'ex macchinista (vedi cub rail n.23) oggi pilota di aerei di linea, è stata sicuramente questa:

"Pilota: a me piace lavorare bene, mi piace stare tranquillo e quand'ero in ferrovia quello che mi pesava era il fatto che non te ne davano la possibilità, **non riuscivi a fare il tuo lavoro bene**

Cub rail: facci un esempio

Pilota: il regolamento prevedeva la presenza dei fanali a bordo, poi però magari mancavano, ecco, così non mi fai lavorare bene, mi stai portando a chiudere un occhio...

Nel complesso ed in generale direi che in ferrovia non mi pesava il lavoro, quello mi piaceva, ma tutto il contesto...".

Nulla di più vero e soprattutto nulla di più attuale, ancora oggi infatti non è affatto facile espletare al meglio le proprie mansioni a causa di pressioni deleterie sul personale che a sua volta si trasformano in contrasti quotidiani tra le varie figure professionali coinvolte, parliamo quindi di uno stress debilitante davvero evidente. Eppure tutto questo non dovrebbe accadere, l'organizzazione del lavoro dovrebbe essere strutturata in maniera tale da eliminare, o quantomeno ridurre, lo stress, è il decreto 81/2008 che ce lo dice, lo stesso che, secondo il Dott. Beniamino Deidda -ex Procuratore Generale presso la corte d'appello di Trieste, ex procuratore presso la corte d'appello di Firenze-, "è attraversato dalla preoccupazione dei principi ergonomici, cioè dalla necessità di obbligare tutti i soggetti che si occupano di prevenzione a **muoversi su una linea di definizione dei metodi delle procedure di lavoro, che tenga conto della centralità della persona del lavoratore**"....., purtroppo però:

- **la difficoltà a rispettare e pretendere il rispetto dei regolamenti;**

IRREGOLARITÀ IN LIBERO TRANSITO

Ceppi dei freni e molle rotte, viti dei carrelli mancanti, teloni e cinghie strappate che hanno richiesto la fermata e la riparazione sul posto dei rispettivi vagoni. Se non vi fosse stato questo controllo casuale dell'Ufficio Federale Trasporti, nonostante le 22 lacune che si portava addosso, questo treno avrebbe potuto continuare indisturbato la sua corsa attraverso gli agglomerati e le numerose gallerie della linea del Gottardo, trattandosi di un treno "in fiducia" che viene controllato solo alla stazione di partenza. Questo controllo non avviene nemmeno a cura di un'autorità statale.

Contatto.sev, 14 agosto 2014, riferimento ad un treno controllato a campione nella stazione di Chiasso

E chissà cosa transita indisturbato dalle stazioni di valico, visto che i controlli al confine li hanno aboliti vent'anni fa.

- **la difficoltà a far rispettare le norme sull'utilizzazione del personale/normativa di lavoro;**

- **la mancanza/incompleta/intempestiva FORMAZIONE professionale** che non garantisce un'adeguata preparazione al personale che resta comunque responsabile del proprio operato;

- **il, sempre più frequente, mancato rispetto di alcune elementari e basilari norme di sicurezza;**

certamente non vanno in quella direzione, creando incertezza, pressioni e preoccupazioni al personale e determinando un'organizzazione di lavoro non ottimale che non solo non riduce lo stress del personale, ma tende addirittura ad amplificarlo. Tutto questo pur essendoci sia un obbligo legislativo sul datore di lavoro "di astenersi da iniziative che possono essere pregiudizievoli per l'integrità psicofisica" (art. 15/d d.lgs 81), sia una concreta possibilità di attuare una serie di procedure al fine di mitigare i relativi rischi.

Ma dalla teoria passiamo alla pratica facendo degli esempi concreti, episodi veri, realmente accaduti, scenari che ormai si susseguono con una certa frequenza:

Rispetto delle norme regolamentari e conseguenti responsabilità

ESEMPIO 1. Stazione di origine non sede di IMC, ergo il PDB in collaborazione con il PDM, deve effettuare i controlli previsti dalla check list (servizio universale) come quello di verificare lo sblocco delle porte attraverso l'accensione delle gemme rosse poste nell'antitrave dopo aver chiesto la distruzione della laterizzazione ad PDM. È chiaro che il rischio in questa fase è quello che i viaggiatori possano aprire la porta (sbloccata) lato interbinario con le conseguenze che si possono facilmente immaginare. Per questa ragione molti macchinisti si sono rifiutati di sbloccare (in tutti i modi - non distruggendo o anche non dando i consensi-) le porte lato interbinario, fino a quando a Milano pax servizi universali, non è stata divulgata una nuova procedura mitigativa del rischio che consiste nel ritardare la messa a disposizione del materiale rotabile ai viaggiatori attraverso opportuni annunci (treno in sosta....sottoposto a prove tecniche) e ritardando la comparsa della scritta della destinazione finale del treno nei tabelloni di stazione. Tuttavia tali procedure sembrerebbero latitare troppo spesso e comunque non sembrerebbero sempre efficaci. Ora, immaginate di vedere un cospicuo numero di viaggiatori salire e scendere dal materiale rotabile e che il PDB richieda la distruzione della laterizzazione al PDM come da check list (quindi porte sbloccate anche lato interbinario con diversi viaggiatori sul treno....), è probabile che in una situazione del genere un rifiuto del PDM si trasformi in un contrasto PDB-PDM della serie:

PDB: "è previsto dalle norme....devi farlo";

PDM: " sono responsabile anch'io se qualcuno si fa male.... In passato ci sono stati 'inconvenienti gravi' che hanno portato ad indagare sia il PDB che il PDM.....";

PDB: " Non posso partire senza quel controllo...";

PDM: "Io non la distruggo, se vuoi puoi comunque distruggerla tu agendo sull'apposito pulsante presente nelle vetture"

E così via.....

Sta di fatto che, per quanto un'apposita norma preveda la distruzione della laterizzazione in località non sede di IMC, sembra evidente e oggettiva la **responsabilità** del PDM su eventuali inconvenienti scaturiti in un simile contesto e, considerando inoltre la norma di cui sopra configurabile come "**ordine**", appare più che mai attuabile il rifiuto di cui all'ART. 56/h del CCNL AF: "Deve eseguire gli ordini inerenti alla esplicazione delle proprie funzioni o mansioni che gli siano impartiti dai superiori gerarchici e funzionali; se l'ordine è palesemente contrario ai regolamenti e istruzioni deve farne rimostranza al superiore che l'ha impartito, dichiarandone le ragioni; se l'ordine è rinnovato per iscritto, ha il dovere di darvi esecuzione. **Non deve, comunque, eseguire l'ordine quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate**".

ESEMPIO 2. Immaginate che il PDB non intenda verificare, con il blocco porte funzionante, che le porte non si aprano (dall'interno) agendo sul pulsante/maniglia di apertura locale e/o sul chiavistello di sblocco (verifica prevista dalla check list Servizi Universali.) e che il PDM ne pretenda l'effettuazione, immaginate anche che, come realmente accaduto, qualcuno sostenga che in situazioni del genere il PDM "non può mettere becco", insomma che non ne possa pretendere l'esecuzione, ecco questo oltre a sembrare insensato contrasta con il PUNTO 0.2.4. del MANUALE DI MESTIERE: "**Il personale di condotta (...) è tenuto ad intervenire con tempestività e diligenza ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza od alla regolarità della circolazione**".

Anche questa situazione provoca ulteriori contrasti tra il personale facilmente eliminabili con il semplice rispetto delle norme regolamentari che non sono però, oggi più che mai, molto chiare sia per una certa complessità delle stesse (che continua a far pervenire "Chiarimenti"), sia per l'insufficiente e spesso tardiva formazione che non permette di avere quella padronanza della materia indispensabile in un lavoro dove le responsabilità sono tutte sulle spalle di chi ha sbagliato "interpretando" male o, peggio, sconoscendo la norma.

Mancanza/insufficiente/tardiva formazione professionale - mancanza appositi tempi per leggere le novità regolamentari - basso livello di preparazione del personale.

Ecco una "Situazione TIPO" che puntualmente si verifica al ritorno in servizio dopo un periodo di assenza (vedi Ferie estive): il personale trova INNUMEREBOLI variazioni regolamentari (Deif/peif/fn/ notizie varie/ecc), che dovrà leggere, cercare di comprendere il più possibile (con la speranza di non interpretarle in maniera errata) e successivamente "prenderne atto". Come tutti sanno, accade che le variazioni introdotte siano di una certa importanza, di non facile comprensione e che siano entrate in vigore prima della data del rientro in servizio. La tendenza della maggioranza del personale è quella di cliccare semplicemente su "prendo atto" dopo aver selezionato tutte le nuove norme ricevute (Tablet), questo

al di là della formazione realmente ricevuta (che come già detto può non essere sufficiente e/o può essere tardiva), della reale comprensione delle nuove procedure regolamentari introdotte e al di là dell'esistenza di tempi di lavoro "morti" posti in precedenza alla condotta del primo treno previsto il giorno del rientro in servizio, tempi che sarebbero utili per consultare in orario di lavoro le nuove disposizioni. Caso limite del servizio previsto al rientro dopo un periodo di assenza: 15' di cambio volante con 217 documenti di cui prendere atto.....

Dato che spesso qualche "capoccia" fa riferimento al famigerato "buon senso", verrebbe da chiedergli: dov'è il buon senso in tutto ciò?

Rispetto delle norme sull'utilizzazione del personale.

L'ART. 13 punto 1.8 del CCNL FS, riporta la seguente: "(...) sono confermate le vigenti disposizioni in materia di orario di lavoro e sull'utilizzazione del personale", il

Comunicato d'appoggio alla lotta dei macchinisti tedeschi del sindacato GDL

Alla GDL, ai lavoratori delle ferrovie tedesche in sciopero continuativo

Cari compagni,

il sindacato italiano di base CUB Trasporti simpatizza, incoraggia, appoggia e pubblicizza la vostra lotta per il miglioramento delle condizioni di lavoro, nella consapevolezza che la forza di uno è la forza di tutti e che massimamente importante è la ricerca di battaglie comuni a tutti i lavoratori.

Non ci sfuggono infatti le conseguenze implicate nel vostro operato: l'importanza di unire tutti i ferrovieri, tenere alto il valore dello strumento dello sciopero e conquistare sul terreno della lotta sindacale la titolarità di una rappresentanza che le controparti padronali vorrebbero assegnare esclusivamente a soggetti che assecondano la loro idea del mondo del lavoro.

Quando fa loro comodo, infatti, citano l'Italia ad esempio per un giorno mentre la biasimano tutti gli altri 364 giorni dell'anno. Si cita l'Europa come scusa per introdurre misure di rapina e fame come qualcosa di piovuto dall'alto, fatale, ineluttabile e non deciso proprio dai padroni.

Il modello italiano delle leggi sullo sciopero, sorte alla fine degli anni '80 per neutralizzare una forte ondata di protesta cominciata non a caso proprio dai ferrovieri e che ha portato alla nascita della CUB e del sindacalismo di base, è una fortissima limitazione ed un depotenziamento per i lavoratori e le loro lotte, mentre lascia libere le imprese di procedere incontrastate nelle ristrutturazioni contro il lavoro.

Del resto gli esempi presi per la comodità del momento - magari in piena contraddizione col momento precedente - si applicano alla stessa falsa classe sociale che li promuove: si proclamano liberali ma temono e imbavagliano il primo dei principi liberali, il libero conflitto delle parti.

Per il giorno 14 novembre abbiamo proclamato lo sciopero generale (tutte le categorie) in Italia assieme ad altre sigle di base e consideriamo rappresentate tutte le istanze fin qui riportate.

Andate avanti e liberatevi nella lotta delle loro bugie. Costruite ponti di intesa e consenso con tutti gli altri lavoratori e viaggiatori.

Viva lo sciopero dei ferrovieri tedeschi cui portiamo i nostri saluti solidali.

Per CUB Trasporti Nazionale

Mauro Milani (Responsabile rapporti internazionali)

Genova, 13/11/2014

problema è che diverse di queste disposizioni risalgono alle guerre puniche e schematizzarle chiaramente non è facile, o meglio, il PDM può anche avere le idee chiare, ma si scontrerebbe comunque con le diverse interpretazioni del 303 su cosa è ancora in vigore e cosa non lo è più. Uno degli esempi tipici è quello del rientro in servizio dopo un periodo di malattia; se il primo giorno in servizio dopo detto periodo coincide con il proprio riposo settimanale, al personale spetta non solo tale riposo, ma anche la ripresa del proprio turno, tuttavia il 303 spesso ribatte con un classico: "Dopo il riposo sei buono alle 8.00...". Eppure finora poco tempo fa (e forse anche oggi, visto che molte cose non sono cambiate) i capi deposito utilizzavano una "tabella riepilogativa delle assenze PDM/PDB" che in corrispondenza della riga "malattia" e della colonna "durata del riposo settimanale a seguito di assenze" "personale di turno", riportava ciò che spettava al personale con la seguente dicitura: "RIPOSO + TURNO fatta salva la possibilità di anticipare la ripresa del servizio dalle ore 0.00" (ovviamente quest'ultima possibilità presupponeva -e presuppone- il benessere del personale). Ma questo non è che un banale esempio, la punta di quella piramide piena zeppa di "interpretazioni" tese a creare una confusione che non permette al personale di pretendere l'applicazione delle diverse norme sulla propria utilizzazione.

Sempre sull'utilizzazione del personale, seppur nel particolare **contesto di uno sciopero**, ecco 3 episodi realmente accaduti di recente:

Un macchinista che effettuava il servizio di riserva a cavallo con l'inizio dello sciopero e pensa di scioperare allo scoccare dell'inizio della protesta, si è visto arrivare un M40 attraverso il quale gli veniva ordinato di effettuare un invio con il carro soccorso. TUTTO CIÒ È UNA FORZATURA BELLA E BUONA.....un qualcosa di non previsto.....

Inizio sciopero previsto ORE 21:00, treno con partenza prescritta dopo le ore 20 ed arrivo a destinazione prescritto prima delle ore 22. L'interpretazione (si fa per dire...) del 303 è stata quella di considerare quel treno inserito in un orario cosiddetto "CUSCINETTO" (e così denominato nella LORO lista dei treni), per tale ragione il personale è stato obbligato ad effettuare quel treno con tanto di ordine scritto. Peccato però che il treno in questione partiva oltre l'orario di inizio dello sciopero e cioè oltre le ore 21.00 e quindi non vi era nessun obbligo ad effettuarlo. Nonostante successivamente il capo produzione abbia attribuito tale errore (di un CD) a tutta una serie di ragioni (tipo caos di quei momenti) che comunque esulano da quanto previsto dalle norme specifiche in vigore, preferiremmo un po' più di attenzione da parte loro, magari stando a sentire una volta di più le ragioni del personale....

- In occasione dello sciopero del 12/13 luglio di CAT-CUB-USB, qualcuno si è anche sentito dire: "quel materiale vuoto è da garantire...".
Rispetto delle più elementari norme di sicurezza

Qui potremmo scrivere un libro....
Citiamo qualche caso penoso:
Piazzalista consegna le chiavi del locomotore al macchinista, dicendogli: "quando sei pronto vai pure...".

Ora, dato che qualcuno dice (!!!!) che con uno scambio a mano davanti al locomotore e al buio, "forse" è necessaria la presenza del manovratore con apposita lanterna...., ecco che il "pignolo" macchinista richiedendo tutto ciò si è sentito rispondere: "ah la lanterna vuoi??? Non so se ce l'Hanno..... Ma come mai....?Sei il primo che mi capita...."; Il treno si ferma ben oltre il segnale di partenza di una stazione a causa dell'azionamento del freno d'emergenza di una vettura, il CT per meglio individuare il fischio della vettura dalla quale era stata movimentata la relativa leva, dice al macchinista: "Sbloccami le porte.....(!!!!)";

Il quadro fin qui descritto, non è dei più incoraggianti e denota un'organizzazione del lavoro non adeguata che "pressa" il personale mettendolo davanti ad un bivio:

- fregarsene dei regolamenti evitando discussioni e applicando ciò che la pratica (non il regolamento) impone, sperando che tutto vada bene e che non succeda mai nulla; fregarsene anche dell'inadeguatezza della propria preparazione che aumenta ogni volta che si "prendere atto" di ciò che in realtà non si è recepito;

OPPURE

- far prevalere ciò che la responsabilità diretta del proprio operato suggerisce e dunque imponendo il rispetto del regolamento, secondo il principio di garantire la massima sicurezza, pretendendo di viaggiare con una massiccia padronanza regolamentare, tutto questo anche a costo di discussioni, quelle discussioni che se fossero fatte da tutti forse porterebbero ad una più rapida risoluzione dei problemi.

A non farci fare sonni tranquilli (si fa per dire perché la maggior parte del personale se ne frega), ci si è messa anche la mancata informativa su alcuni limiti di velocità nei vari impianti. Trattasi, evidentemente, di limiti imposti per salvaguardare personale e mezzi, limiti conosciuti sostanzialmente solo dal personale addetto alla manovra che ne prende atto attraverso disposizioni di servizio. Nello specifico abbiamo già parlato (vedi Cub Rail n. 22) dei 4 km/h in corrispondenza dei passaggi a raso sull'intero impianto di Milano c.le, sconosciuti al PDM, nonché dei 10 km/h non segnalati in alcuni punti di ingresso/uscita della Martesana, adesso aggiungiamo altri limiti di velocità imposti dalla circolare riportata qui sotto, relativi all'IMC di Venezia Mestre, limiti altrettanto sconosciuti al PDM, alla faccia della **centralità della persona del lavoratore, delle tutele imposte dal decreto 81/2008 e dell'art. 2087 CC (L'imprenditore e tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro)**.

Oggetto: Prescrizione di riduzione velocità movimenti di manovra ambito IMC Mestre.-

Si comunica che, in deroga al RdM edizione 29/7/2011 punto 4.2.2.1 "Velocità delle manovre", è stato prescritto dal Responsabile Programmazione e Gestione Treno il seguente provvedimento:

"Decorrenza immediata i movimenti di manovra dovranno essere eseguiti alla velocità massima non superiore a 20 km/K. ←

Si rammenta che nei Fasci C fuori OML, Vianello e fuori OMV e in ingresso nei capannoni, la velocità delle manovre dovrà essere limitata a 6 Km/h, mentre in corrispondenza ad eventuale attraversamento a raso la velocità non deve superare i 4 km/h." ←

La prescrizione di cui sopra è stata disposta con decorrenza 07 febbraio 2013.

CUB

Rail

ARCHIVIO STORICO

1920

IL POSTRIBOLANTE DI BRESCIA

Circa due anni orsono, dopo la rotta di Caporetto, capitò improvvisamente nel deposito di Cremona, aspirante terrore, un giovincello, elegante, quasi imberbe, recante una valigetta che si constatò poi contenere, oltre che gli effetti personali, anche l'intero corredo del suo cervello.

Breve: pioveva tra capo e collo ai buoni ferrovieri di questo deposito ... re travicello, pardon, un nuovo Ispettore, il sig. ing. Piero Boisio il quale, dopo l'arrivo, venne nominato cavaliere in seguito al suo spirito guerrafondaio verificatosi nella precipitosa ritirata di Vicenza!

Conscio delle sue prerogative il cav. Boisio iniziò il suo martellamento con numerose punizioni, e non mai come allora erano sorte così frequenti reazioni da parte di questo personale fin troppo paziente e lavoratore.

Passato poi a Brescia per reggere quel Riparto Trazione con giurisdizione su Cremona, quasi quotidiane sono state e sono le sue "allegre" giterelle a Milano – sede della locale Divisione – in questa città dove lo chiama "sempre" impellente l'adempimento del suo dovere!

A Cremona i maligni, che ricordano una certa scenetta boccaccesca avvenuta in una certa "casa" al nostro eroe, insinuano che a Milano il predetto possa fare un viaggio e ... qualche altro servizio!

Tale è l'uomo che si è arrogato il diritto – colla complicità degli alti superiori – di annullare persino le note informative vergate dal Capo Deposito Titolare – persona che se non altro ha dimostrato molta più serietà di lui; tale è l'uomo che ha voluto giudicare altresì diligenza, operosità e disciplinatezza degli agenti, anche la loro condotta fuori servizio! ...

È un vero colmo! ... tanto più se si tiene presente che l'Ispettore Kaiserliche e Koenicliche s'è reso famoso anche a Brescia per certe boccaccesche avventure in ricettacoli che il Patrio governo denomina di tolleranza.

Queste le doti del fuggiasco di Vicenza il quale, a larghe mani, a casaccio, ha distribuito dei "sufficiente", "poco", "discreto", "mediocre", ecc. Se ammettiamo che l'istituzione delle note informative è già per sé stessa immorale perché, data la segretezza che la informa, costituisce una vera "bocca del leone" entro cui può essere gettata qualsiasi indegna denuncia, immaginiamoci poi che cosa possa diventare nelle mani di uomini pari a quello che più sopra abbiamo descritto.

Facciamo pure rilevare che tutti gli atti di servizio svolti da questo galante funzionario non sono che ispirati a una cieca cattiveria, che non fa che inasprire e provocare continuamente il troppo paziente personale di questo deposito.

Ora siamo stufi, esasperati, deliberati a chiedere giustizia da parte della superiorità con qualsiasi mezzo suggerito dal buon diritto atrocemente offeso e dalla voce delle famiglie, quasi tutte, ahimè ... sulle quali vanno a riflettersi le conseguenze dei colpi di testa del nominato cavaliere; ciò s'intenda qualora l'On. Superiorità non si decida a liberarci di un simile flagello.

Per ora ci limitiamo a lasciare a chi di dovere la cura perché provveda, ammonendo però che se la nostra voce rimarrà spersa al deserto saremo costretti a fare al capitano cavaliere ciò che alla distanza di centinaia di Km gli fecero fare i tedeschi calanti dalle Alpi nevose e sanguinose!

Cavaliere ... di grazie e giustizia, la vostra valigetta è sempre pronta, prendetela e andatevene prima che vi soffia via la sacrosanta ira di questo personale, il quale non può più oltre tollerare nessun Kaiser di qualsiasi specie.

IREOS

Già pubblicati:

- CR19 Lo gnogno di Ancona
- CR21 Il cretino di Ferrara
- CR22 Il gancicida di Treviso
- CR23 Il campanaro di Genova
- CR24 Ipiccoli zar di Lecco
- CR25 Lo scienziato d'Iseo
- CR26 Gli esculapi di Reggio Calabria

CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA I FERROVIERI

**SE TI ISCRIVI ALLA CASSA,
L'ABBONAMENTO A
CUBRAIL TI COSTA SOLO
5 EURO/ANNO!**

Conto Corrente postale n.71092852 intestato a
Crociani Marco Sede: via Firenze, 50 – 00043 – Ciampino
marcocrociani@interfree.it
internet: <http://www.casofs.org>

CUB RAIL
GIORNALE DI COLLEGAMENTO TRA I FERROVIERI
stampato a Milano

REDAZIONE
Viale Lombardia, 20 Milano tel 0270631804 fax02 70602409

E-MAIL Cubrail@libero.it

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, 16 dicembre 2014



Il governo Renzi sta attaccando violentemente il tessuto sociale di questo Paese e tutti i diritti fondamentali ed universali. Il Jobs Act ridimensionerà ulteriormente l'articolo 18, già fortemente messo in discussione dalla "riforma Fornero" del governo Monti, con l'appoggio del Pd e l'avallo delle direzioni dei sindacati collaborativi.

Se il Jobs Act diventa legge, eventuali assunzioni a tempo indeterminato saranno prive di tutela di legge perché alle aziende sarà concessa la libertà di licenziare senza alcuna motivazione. Il lavoratore diventerà una merce a uso e consumo del mercato del lavoro. Gli occupati a tempo indeterminato/determinato non potranno avere nessuna garanzia per il futuro e ciò genererà solo disoccupazione e sotto-occupazione.

L'art.18, che già è stato riformato dalla Fornero, deve essere

MILANO 7 DICEMBRE: SOLIDARIETA' AI MANIFESTANTI FERITI, LIBERTA' IMMEDIATA PER IL MANIFESTANTE ARRESTATO

Il 7 dicembre a Milano, in occasione della Prima della Scala (a cui hanno partecipato ministri e ricchi industriali, tra cui il presidente di Confindustria Squinzi), si sono svolte a Milano manifestazioni di protesta per rivendicare il diritto alla casa e al lavoro. Una protesta promossa dai sindacati di base (Cub e Usi), dai comitati di quartiere per il diritto alla casa e dai collettivi studenteschi, che assume un significato particolarmente importante perché avviene all'indomani dell'approvazione del famigerato Jobs Act, in una città, Milano, dove l'emergenza sociale (in particolare in relazione al tema della casa) sta diventando esplosiva.

Presenti ai presidi tanti lavoratori, disoccupati, immigrati, studenti e attivisti (tra cui i compagni di No Austerità), per rivendicare, giustamente, il loro diritto all'abitare e al lavoro sicuro. Dentro la Scala, i padroni e i loro ministri sfilavano esibendo costosi abiti, pellicce e gioielli, in sfregio di una realtà economica e sociale che impedisce alla stragrande maggioranza delle persone persino di sopravvivere.

Durante la manifestazione la polizia ha più volte caricato a freddo i manifestanti inermi, ferendo e aggredendo ragazzi e studenti lì presenti per rivendicare il loro legittimo diritto a un futuro dignitoso.

Il Coordinamento No Austerità esprime la propria solidarietà ai manifestanti aggrediti e feriti, chiede l'immediata scarcerazione del manifestante ferito e fa appello all'organizzazione dell'autodifesa delle lotte contro gli attacchi della polizia che sempre più frequentemente, sia durante le manifestazioni sia durante i picchetti e gli scioperi, aggredisce lavoratori e manifestanti inermi, per difendere i privilegi dei padroni miliardari.

NO AUSTERITÀ - COORDINAMENTO DELLE LOTTE

No Austerità Coordinamento delle Lotte

Firenze, 8 novembre 2014

ripristinato nella sua versione iniziale e deve essere esteso a tutti i lavoratori di grandi e piccole aziende.

Ma non è solo l'articolo 18 ad essere messo in discussione col **Jobs Act**:

peggiora l'erogazione degli ammortizzatori sociali, a vantaggio delle aziende e a svantaggio dei lavoratori;* verrà introdotto un sistema di spionaggio dei lavoratori tramite telecamere;

le mansioni degli operai potranno essere modificate a piacimento dei padroni;

le agenzie interinali (alcune gestite dai sindacati collaborativi) riceveranno compensi dallo Stato;

è prevista una nuova sperimentazione di un orario minimo applicabile, sul modello delle cooperative del ministro Poletti;

viene rivista la legge 104, con un aggravio per lavoratori (che dovranno "scambiarsi" vicendevolmente delle ore per poter assistere i famigliari).

Parallelamente la **Legge di Stabilità** prevede più di 4 miliardi di tagli:

tagli a sanità, trasporti, servizi sociali;

blocco degli scatti stipendiali per i lavoratori pubblici fino al 2015 (blocco da cui sono esclusi non a caso solo poliziotti, militari e diplomatici, cioè funzionari del governo);

aumento dell'iva (e quindi del costo della vita);

sgravi fiscali ingenti per le imprese;

Il baratto!

* 80 euro di sgravi fiscali in busta paga, forse anche per il prossimo anno 2015 (che non riguardano, tra l'altro, tutti i lavoratori);

* 80 euro di mini-bonus al mese per le neo-mamme: una presa in giro per le donne lavoratrici, su cui ricade spesso un doppio lavoro (tanto più di fronte allo smantellamento dei servizi pubblici come asili, mense, ecc.);

* Il Tfr in busta paga, che sono sempre soldi dei lavoratori che il Pd e Renzi fingono di regalarci, a vantaggio della loro propaganda elettorale.

Intanto

* Aumenteranno o saranno tagliati i servizi, quali: sanità, trasporti, scuola, asili, università, Iva e tasse comunali, provinciali e regionali.

Razzismo e attacchi agli immigrati

Tutto questo avviene in un quadro di pesanti attacchi ai lavoratori immigrati, con l'inasprimento di politiche razziste e di esclusione:

* leggi razziste che uccidono i nostri fratelli immigrati (come dimostrano le continui stragi in mare);

* permanenza dei Cie (Centri di identificazione ed espulsione), veri e propri lager per gli immigrati;

* negazione del diritto di cittadinanza agli immigrati e difficoltà nel conseguire il permesso di soggiorno;

* ricatti sul lavoro, come dimostra lo schiavismo delle cooperative, in particolare nel settore della logistica, dove la maggioranza degli impiegati sono immigrati e immigrate;

* differente trattamento salariale tra immigrati e nativi.

Per i disoccupati solo miseria

Aumenta sempre più la disoccupazione: chi ha perso il lavoro o chi non riesce a trovarlo è costretto a vivere nella miseria, senza alcuna tutela.

* Rivendichiamo un salario minimo garantito per tutti i disoccupati e tutte le disoccupate!

E il dissenso?

* Il dissenso operaio è soffocato con la violenza! Ricordiamo due esempi recenti tra i tanti: gli operai dell'Ast (violentemente aggrediti dalla polizia) e i lavoratori e le lavoratrici della logistica (che hanno subito in questi anni una violenta repressione in occasione di scioperi e picchetti). *Esprimiamo la nostra solidarietà ai lavoratori aggrediti!*

* Il disagio sociale è criminalizzato e la marginalizzazione è ignorata!

L'assemblea respinge il Jobs Act e l'Accordo della Vergogna! NON ci riconosciamo e siamo culturalmente, idealmente e sindacalmente distanti da chi li impone e da chi li sottoscrive!

L'accordo della vergogna

Parte centrale dell'attacco del governo e dei padroni è l'accordo vergogna sulla rappresentanza del 10 gennaio 2014 (siglato da Confindustria, Confcooperative, Cgil, Cisl, Uil e altri) che tenta di indebolire e cancellare il sindacalismo conflittuale: lo scopo di questo accordo è quello di eliminare ogni possibile risposta di lotta agli attacchi del governo e dei padroni, emarginando gli attivisti sindacali combattivi.

L'obiettivo dell'accordo è l'omologazione della democrazia sindacale nelle aziende private, estendendo il modello "Marchionne", già in vigore nel gruppo Fiat, a tutte le aziende

private. E' un accordo liberticida, che cancella i più elementari diritti dei lavoratori a partire dal diritto di sciopero.

Il Coordinamento No Austerità, le organizzazioni e i singoli attivisti riuniti oggi a Firenze:

* **si impegnano** a contrastare in maniera unitaria e solidale le vergognose politiche economiche e del lavoro del governo Renzi;

* **si impegnano** a continuare la battaglia per i diritti di rappresentanza dei lavoratori, contro il nuovo vergognoso Testo unico sulla rappresentanza;

* **si impegnano** a diffondere un vademecum informativo tra i lavoratori sui contenuti dell'accordo dello Jobs Act e dell'accordo sulla rappresentanza del 10 gennaio 2014 sulla limitazione dello sciopero e ad organizzare nei prossimi mesi, su tutto il territorio nazionale, iniziative unitarie di lotta contro l'accordo della vergogna;

* **proporgono** il sostegno ad ogni azione giuridica, politica e sindacale che abbia l'intento di contrastare l'accordo sulle rsu/rsa;

* **proporgono** che la lotta contro l'accordo della vergogna sia inserita in tutte le piattaforme di rivendicazione di ogni vertenza contrattuale ed in ogni azione di sciopero settoriale o generale;

* **fanno appello** a sostenere, costruire e rafforzare la giornata di sciopero generale del 14 novembre al fine di costruire una grande mobilitazione fino a respingere Jobs Act, Legge di Stabilità, accordo della vergogna, leggi razziste.

Firenze, 8 novembre 2014

<http://www.coordinamentonoausterita.org/>

INGIUSTIZIA E' FATTA: UCCIDERE PER IL PROFITTO E' UN DIRITTO DEL PADRONE ANNULLATA PER PRESCRIZIONE LA CONDANNA DEL PADRONE ETERNIT

La Corte di Cassazione, accogliendo la tesi del procuratore generale Francesco Iacoviello, ha annullato la condanna a 18 anni di reclusione del magnate svizzero Stephan Schmidheiny, padrone e Amministratore Delegato della fabbrica Eternit, (uno degli uomini più ricchi del mondo) che si è arricchito sulle pelle di decine di migliaia di operai, lavoratori e cittadini nel mondo.

La 'giustizia' ha stabilito che, pur avendo provocato la morte di migliaia di lavoratori e cittadini, essendo passato troppo tempo, il reato è prescritto.

Così il responsabile della morte – solo in Italia - di centinaia di lavoratori nei 5 stabilimenti dell'Eternit italiana (Casale Monferrato, Cavagnolo, Rubiera, Bagnoli e Siracusa) e di migliaia di cittadini rimane impunito e se la cava senza neanche aver chiesto scusa.

Facendo propria la tesi del procuratore generale della Cassazione, che aveva chiesto l'annullamento della sentenza d'appello per prescrizione affermando che «Anche se oggi qui si viene a chiedere giustizia, un giudice tra diritto e giustizia deve scegliere il diritto», il Tribunale assolve il colpevole e condanna le vittime, che non saranno neanche risarcite.

Per la Corte di Cassazione il diritto di vita e di morte del padrone viene prima della giustizia dovuta alle vittime di un crimine contro l'umanità – di cui tanti si riempiono la bocca - che a Casale come in tanti altri luoghi non solo ha ucciso, ma continua e continuerà ad uccidere ogni giorno.

Per anni Schmidheiny, industriali e manager senza scrupoli, pur di risparmiare pochi centesimi e aumentare i profitti, non hanno esitato a far lavorare gli operai senza adeguate misure di sicurezza, non hanno rispettato le minime misure di prevenzione e di protezione individuale e collettiva che la lavorazione della fibra killer amianto necessitava. Insieme ai lavoratori, sono morti migliaia di cittadini per mesotelioma, tumori polmonari, asbestosi e altre patologie dell'amianto, uomini e donne "colpevoli" solo di aver respirato la fibra killer senza nessuna protezione, e purtroppo altre ne moriranno.

Ora questa sentenza dice che il "diritto" dei padroni vale di più della giustizia. Così tanti industriali come Stephan Schmidheiny, vedranno legittimato il loro "diritto" a continuare ad arricchirsi sfruttando, avvelenando e inquinando i lavoratori e cittadini con le loro fabbriche di morte. Questo sistema economico, politico, giudiziario basato sullo sfruttamento dell'uomo concede l'impunità e la licenza di uccidere a chi ha soldi per comprarsela. Al danno si aggiunge la beffa.

ANCORA UNA VOLTA GLI INTERESSI DEL PADRONE VENGONO PRIMA DELLE VITTIME E DEL DOLORE DEI FAMIGLIARI E DEGLI AMICI.

Da anni ci battiamo contro la prescrizione e per la sicurezza nelle fabbriche e nei territori in tutte le fabbriche e luoghi di lavoro. Ora è giunto il momento della lotta dura, organizzata, contro un sistema che protegge i carnefici contro le vittime. Senza delegare più a nessuno la difesa dei nostri diritti e interessi.

Comitato per la Difesa della Salute nei Luoghi di Lavoro e nel Territorio - Sesto SG

The Italian JOB (Il act)

Il colpo grosso all'italiana, la grande rapina che sarà ricordata nelle storie dei vecchi: niente di meglio cui attingere per descrivere la radicale trasformazione legislativa che si appresta a radere al suolo conquiste storiche, un'idea della dignità del lavoro entro cui si sono formate generazioni ed a ridefinire intimamente i rapporti e le vite tra le mura dei luoghi di lavoro con un pesante spostamento verso l'arbitrio del padronato. Già perché se non si comprende il carattere fondamentale di questo passaggio (come lo è l'avanzare delle gabbie burocratiche sullo sciopero) ci sembra uno dei tanti provvedimenti repressivi accanto agli altri, invece qui si va a toccare il piano su cui ogni altro diritto è rivendicabile, esigibile, praticabile: che me ne faccio della facoltà di critica, di vertenza, di paga, di ferie, di malattia, di maternità, di sicurezza, di riposo, di privacy, se non posso alzare la voce pena essere buttato fuori? Precarietà e licenziabilità riconducono al silenzio ogni altra pretesa.

Il primo consistente attacco alle norme che tutelano i lavoratori in caso di licenziamento è iniziato con l'approvazione della **Legge Fornero (n.92 del giugno 2012)**, la cui relatrice è già nota per il disastroso innalzamento dei limiti dell'età pensionabile, in cui viene inserita una prima revisione dell'articolo 18 dello Statuto dei Lavoratori, con l'introduzione della disciplina del risarcimento economico in sostituzione del reintegro in caso di licenziamento illegittimo. La battaglia per l'equiparazione dei diritti al di qua e al di là dei 15 dipendenti viene risolta estendendo la condizione più sfavorevole. Infatti per la prima volta, nei casi di licenziamento per motivi economici, viene permesso di licenziare senza giustificato motivo oggettivo, lavandosi la coscienza con un risarcimento economico la cui

consistenza viene legata a diversi fattori. In questa legge rimane una possibilità, limitata ad alcuni casi, per chi si ritiene ingiustamente licenziato: se un giudice accerta la manifesta insussistenza del fatto posto dal datore alla base del licenziamento, può continuare ad applicare il reintegro del lavoratore. Ma l'applicazione viene lasciata ad una sfera di discrezionalità della coscienza del giudicante che 1) non può essere pretesa perché non vi sono indicati appunto i criteri, e 2) diventa inevitabilmente subordinata alle fasi storiche che premono per un verso o per l'altro, facendo propendere in questo indirizzo di fase storica verso l'equiparazione alla maggioranza della casistica ovvero il risarcimento.

Ma oltre a scardinare le tutele vigenti rispetto ai licenziamenti illegittimi, nel disegno di liberalizzazione totale del mercato del lavoro era necessario ottenere anche una maggiore flessibilità in entrata. Con quello che oggi viene definito il **Jobs Act I (o Decreto Poletti)**, convertito nella **Legge n.78 del maggio 2014** (ne abbiamo scritto su CUB Rail 24 di maggio), è stata riordinata completamente la materia riguardante i contratti di lavoro temporanei e l'apprendistato, con l'abbattimento delle già precarie garanzie che regolavano tali contratti. Infatti sarà possibile assumere a contratto temporaneo, senza nessuna giustificazione causale, per una durata di 36 mesi e sarà possibile prorogare fino a 5 volte il contratto. Se si disattende il vincolo per cui il numero complessivo di rapporti di lavoro a termine non può eccedere il 20% dei lavoratori a tempo indeterminato, si incorre semplicemente in una sanzione. Il **Jobs act II**, approvato in questi giorni (mentre andiamo in stampa è passato alla Camera con alcune modifiche e deve pertanto ritornare alla votazione già positiva del Senato), va a

completare il disegno di smantellamento dei diritti dei lavoratori. Il provvedimento consta di soli 6 articoli ed è formulato in modo generico, anche se tocca pesantemente le tutele fin qui conquistate, per lasciare al Governo, in merito ad alcuni punti, la facoltà nei successivi sei mesi di approvare i relativi decreti attuativi senza dover passare dal Parlamento, al massimo chiedendo un parere alle commissioni competenti.

Le novità più pesanti riguardano i **licenziamenti economici**, ovvero quelli direttamente legati a ristrutturazione/riorganizzazione di un'azienda per crisi economica, in pratica se un'azienda in crisi decide di lasciare a casa uno o più dipendenti. Completando in peggio ciò che aveva iniziato la Legge Fornero, il giudice non avrà più la possibilità del reintegro in caso di assenza di giustificato motivo ma potrà solamente disporre un risarcimento la cui entità è legata soprattutto all'anzianità di servizio.

Per quanto riguarda i **licenziamenti disciplinari**, disposti per l'interruzione del rapporto di fiducia o per condotte del lavoratore che impediscono la prosecuzione del rapporto di lavoro (giusta causa o giustificato motivo soggettivo), nel testo il reintegro viene limitato a singoli casi predefiniti, che saranno specificati appunto nei decreti attuativi, e che conseguentemente limiteranno l'autonomia decisionale dei giudici. Quindi pochi reintegri e tutti risarcimenti. Per avere un'idea: nel dibattito che ha preceduto le votazioni si parla dei casi di illegittimo licenziamento per insubordinazione, assenza ingiustificata e rissa, ovvero se non è vero che il lavoratore abbia contravvenuto ad un ordine, non è vero che sia stato assente senza motivo, non è vero che abbia preso parte ad una rissa, non viene comunque reintegrato! (da Repubblica del 18.11.14).

L'unico caso in cui l'attuale art.18 rimane invariato, per ora, è quello che riguarda i **licenziamenti discriminatori**, applicato a chi viene licenziato, ad esempio, a causa dell'iscrizione a un partito politico o a un sindacato, dell'orientamento sessuale, del colore della pelle, al credo religioso, ecc. Il giudice, accertata la natura discriminatoria del licenziamento, dovrà disporre il reintegro e il risarcimento dei danni subiti. Ma in una situazione di completa rarefazione delle tutele all'interno del diritto sul lavoro, risalta immediatamente agli occhi la facilità con cui sarà possibile mascherare come



licenziamenti economici o disciplinari (nell'ampia fattispecie che comporta solo il risarcimento) anche quei licenziamenti che hanno una natura disciplinare o discriminatoria. Tutti i licenziamenti diventeranno per i datori di lavoro un mero parametro economico (ad esempio semplificatorio: costa di più aprire il tavolo sulle vertenze dell'aumento salariale di 50 dipendenti o licenziare miratamente 4/5 teste calde?). E' evidente che la pratica di qualsiasi altro diritto sui posti di lavoro, quindi, sarà fortemente condizionata dal timore di possibili ritorsioni.

Ma il Jobs act II non è solo questo. Vengono riordinati gli **ammortizzatori sociali**: anche qui peggiorando quanto già contenuto nella Legge Fornero. Nel caso in cui un'azienda cessi l'attività, non potrà più ricorrere alla CIG (Cassa Integrazione Guadagni), mentre viene sancita la definitiva scomparsa della CIG "in deroga" a partire dal 2016, così come previsto dalla stessa Legge Fornero. Con la revisione dei fondi di solidarietà per le aziende che non possono accedere alla CIGO/ CIGS (CIG ordinaria o straordinaria), e una nuova definizione dei contratti di solidarietà, materie che saranno anch'esse definite nei decreti attuativi, il risultato sarà una ulteriore compressione degli strumenti di sostegno al reddito dei lavoratori, nella loro particolare condizione di dismissione.

Viene introdotto, per le nuove assunzioni, il **contratto a tutele crescenti**, spacciato per un contratto a tempo indeterminato, bensì un contratto che per i primi anni, non si sa ancora quanti, non prevede alcuna tutela, probabilmente con un salario più basso e con la continua minaccia del licenziamento. Solo dopo aver superato questa prova di fedeltà e di abnegazione si otterrebbe una stabilità progressiva i cui contorni sono ancora tutti da definire. Questo contratto a tutele crescenti viene propagandato come lo strumento per arrivare al contratto unico in entrata, superando il vasto panorama delle decine di contatti temporanei. Ma lo stesso Governo pochi mesi fa ha sfornato il Decreto Poletti, di cui abbiamo parlato sopra, che ha liberalizzato in modo molto appetibile per le imprese i contratti a termine e il numero delle loro rinnovazioni. Inoltre, nello stesso jobs act II, viene prevista un'estensione del cosiddetto "lavoro accessorio" e del "lavoro a voucher". Le assunzioni con contratto a tempo (molto) determinato, in un panorama di nuovi posti di lavoro quasi nulli, resteranno quindi quelle più applicate.

Un ulteriore devastante passaggio riguarda il cosiddetto **demansionamento** che prevede, in caso di ristrutturazione, riorganizzazione o conversione aziendale, la definizione di norme che

Pane e nuTHELLO

Nel rosario di incontri sindacalmente inconcludenti, fra Trenitalia e OOSS firmatarie, il 13 novembre scorso è stata la volta di Thello. Società controllata per il 50% da Trenitalia e per il restante 50% dalla società francese Veolia. Dopo aver gestito il collegamento notte Italia-Francia (EN 220/221), la società



sbarca nel Servizio Universale con un collegamento interno Milano-Marsiglia. Non sorprendendo chi ha sempre contestato lo spaccettamento delle FS come smantellamento del servizio pubblico in favore della progressiva privatizzazione, l'ingresso di Thello comporta la sostituzione di una coppia di IC Trenitalia con un vettore sostanzialmente privato. Le ricadute immediate provengono da questa forma di dumping interno, essendo Thello di proprietà parziale Trenitalia, costituito ad arte. Probabilmente l'inizio concreto anche nel trasporto 'sociale' di una privatizzazione latente che comporterà conseguenze salariali, sull'orario di lavoro e sull'occupazione dei Ferrovieri; un continuo "ricatto" al ribasso -ulteriore visto il nefasto CCNL oggi in vigore- agitando concretamente lo spauracchio del "privato" fatto in casa. Infatti Thello ha già fatto sapere di non avere intenzione di sottostare al CCNL del settore ferroviario.

Ovviamente, come delineato dall'azienda nell'ultimo incontro, la manutenzione, il materiale ed il personale sarà Trenitalia -circolano già vetture Trenitalia con livrea Thello, il medesimo pane quotidiano con un velo di nutella spalmato sopra- e prevedono di formare del personale specifico Trenitalia prima delle paventate assunzioni esterne.

Certamente ad altre, e peggiori, condizioni contrattuali. E' un sasso gettato in uno stagno in cui i sindacati firmatari sono ormai completamente appiattiti sulle posizioni aziendali che, sempre più, spingono sull'acceleratore della precarizzazione e dello sfruttamento del lavoro. L'allarme non è da sottovalutare.

CUB TRASPORTI TOSCANA

renderanno più semplice far passare un lavoratore da una mansione ad un'altra inferiore, con buona pace dei diritti di anzianità e livello retributivo, garantendo in teoria una generica "tutela del posto di lavoro, della professionalità e delle condizioni di vita".

In ultimo si introduce il **controllo a distanza**, che modifica l'Art.4 dello Statuto dei Lavoratori che impediva al datore di lavoro di sorvegliare a distanza i lavoratori attraverso telecamere, microspie e altri congegni. Poiché il tema è piuttosto delicato, in quanto si entra nel campo della violazione della privacy, viene stabilito che il controllo a distanza sarà effettuato sugli impianti e sugli strumenti di lavoro, come se questo rappresentasse una differenza. Per completare il quadro di come sia organico l'attacco portato ai diritti dei lavoratori e alla loro possibilità di difendersi e organizzarsi, ricordiamo il **Testo unico sulla rappresentanza** del Gennaio 2014 siglato da Cgil, Cisl e Uil e Confindustria (vedi CUB Rail n.26) che rende operativo il precedente

accordo del 31 Maggio 2013 tra gli stessi, con forti limitazioni della libertà sindacale e con il quale la rappresentanza diventa esclusiva dei firmatari e dove si dettano regole per eleggere organismi di rappresentanza blindati e sotto il controllo delle stesse OO.SS. che hanno definito le norme.

Quindi il cerchio, per il momento, si chiude (l'accerchiamento, il cappio...). Lavoro sempre più precario, libertà di licenziare, controllo della rappresentanza all'interno delle aziende, impossibilità formale e materiale di scioperare, controllo diretto del lavoratore. Un colpo a orologeria nella banca centrale delle risorse vitali operaie. Una maggioranza che ha la facoltà di riuscire a spacciare il provvedimento come tutela, che riunifica le anime agitate interne, che fa finta di tenere a bada le brame più militaresche della destra avendole già soddisfatte nei fatti, il plauso dei telespettatori. Se ne riparla fra decenni.

CUB TRASPORTI TOSCANA

NOT-TURNO BLUES

La chiave di volta della nuova impalcatura contrattuale si realizza nel 2003: avviene la rottura col precedente assetto sposando la liberalizzazione del trasporto ferroviario, l'orario di lavoro del Personale di Macchina e Viaggiante prima regolato da un Decreto del Presidente della Repubblica diventa un articolo contrattuale. La deroga ad una legge per mezzo di una pattuizione privata è ammessa, in questo caso, solo se le norme sono più favorevoli ai lavoratori e ce ne sono volute di acrobazie ideologiche per giustificarlo, soprattutto da parte sindacale contraente, guardiana da sempre dell'ordine aziendale. E' senz'altro nella consapevolezza della delicata operazione di rottura che si stava introducendo che alla Premessa del CCNL 2003 AF si stabilisce l'istituzione di una commissione paritetica di monitoraggio sugli effetti normativi della nuova disciplina di lavoro: degli articolati "si riunirà", "si convocherà", "si valuterà", non sappiamo più niente. Arrivano poi la Divisionalizzazione e IVU ratificati dai firmatari col CCNL 2012. Non tralasciamo inoltre che quest'ultimo CCNL, dopo anni di rinvii, proroghe e vacanze, viene opportunamente fatto precedere da quello aziendale NTV (avanti i medesimi contraenti sindacali) che contiene elementi di scardinamento dell'assetto Contratto della Mobilità settore Ferro, dopo fatiche e grida di dolore dei concertativi sull'inesigibilità del contratto di settore, e che trascina quello di gruppo FS nella spirale dei peggioramenti, anziché il processo virtuosamente contrario che tutti si aspettavano ("ma le start up", etc.). Oggi con i conti in rosso NTV (2013 -77,6 mln) chiederà gli ulteriori sacrifici che la compagine di eroi non potrà che accettare "per salvare i posti di lavoro" e via dicendo con l'inevitabile riflesso su FSI a prosecuzione del mantra giustificatorio.

Questo lo sfondo minimale per capire la cornice di liberalizzazione e le trasformazioni sull'orario di lavoro. Ci limiteremo per questo testo al lavoro notturno.

Prima di offrire alle valutazioni dei lettori il semplice schema comparativo che segue è necessario svolgere alcune considerazioni. Il DLeg.66/2003 disciplina i minimi dell'orario di lavoro, ancorché sotto assedio continuo per essere resi ancora più flessibili, recependo le direttive europee 93/104/CE e 2000/34/CE. Nelle definizioni dell'art.1 stabilisce che è lavoro notturno la prestazione che abbia almeno tre ore nell'intervallo 22-7 mostrando il legislatore di avere davanti agli occhi le lavorazioni classiche del vigilante o del panificatore (cioè il lavoro notturno pieno) o al massimo quelle dei turni rotativi regolari piuttosto che quelle atipiche di scorta/condotta treni. In ogni caso la definizione può essere anche diversa nel rinvio agli specifici CCNL e fin qui per i ferrovieri di esercizio è pacificamente notturno un qualsiasi intacco del periodo 0-5. Il punto è che laddove si chieda di essere "fuori" dalla notte, ad eccezione delle fasce che trovano esplicitazione di legge (maternità fino a 3 anni e legge 104: 0-6) siamo solo alle 5.00, ovvero ancora in compagnia dei

pipistrelli. Cominciare a lavorare alle 5.00 non significa aver goduto di un riposo adeguato. Tanto che le serie di partenze a quell'ora dovrebbero considerarsi notturne a tutti gli effetti. Dal CCNL 2003 in poi sono state inoltre introdotte le flessibilità sull'orario di lavoro: su contrattazione locale (l'unica che dava potere di contrattazione alle RSU, quelle sui peggioramenti a fronte del gettone di flessibilità) è stato cioè possibile portare l'orario di lavoro diurno (10h) fino alle 1 di notte. Sempre dal fatale 2003 le 80 notti annue (soglia di accesso a benefici previdenziali, sanitari e sull'orario di lavoro secondo lo stesso D.Leg.66/03) sono state tradotte nei CCNL in un monte ore (350 allora e differenziate per Divisione nel CCNL 2012 -vedi tabella): secondo questa ambigua dizione una micidiale partenza alle 3.30 non sembra contare per una notte di 80 ma per solo 1h30' ripetibile virtualmente nell'anno $350/1,5=233$ volte! Per i treni merci va ancora peggio. Non dite però in giro che lavorate di notte, la normativa contrattuale e di legge vi esclude dalla tipologia di lavoro notturno, tutt'al più occasionale dal momento che il turno sta generalmente entro tali limiti. A complicare il tutto nel 2012 il CCNL ratifica sciaguratamente la Divisionalizzazione (con nostra imperitura gratitudine alle OOSS siglanti) avviata unilateralmente dall'azienda 2 anni prima; al di là di ulteriori commenti essa concentra il lavoro per specializzazione di prodotto col risultato, fra gli altri, che i treni notturni sono scortati/condotti esclusivamente dallo stesso ristretto numero di addetti. Nello stesso CCNL veniva abolito il limite alla condotta continuativa. Da notare inoltre che fino all'entrata in vigore del CCNL 2003 l'ora notturna *pesava* di più di quella diurna per un'indicizzazione del 30% ai fini della saturazione dell'orario, ossia consentiva una distensione dei turni nel raggiungimento dei limiti settimanali perché 1h tra le 0 e le 5 contava per 1h20' ca; dal 2003 della clausola di tutela non c'è più traccia. Sempre in tema di commissioni per studiare le mitigazioni alla gravosità dell'orario, dal 2003 la consecutività delle notti peggiorava le condizioni di applicazione dal momento che si perdeva la distinzione fra notte leggera (intacco per 1h30') e pesante, dopo la quale ultima si era fuori dalla notte. Dal 2003 invece ci stanno comodamente gli arrivi dopo le 1.30 e ripartenze dalle 20.00 in poi. Infine nella vigenza del CCNL 2003 -ancora lui- la notte a seguito di RFR (ricordiamo turni con partenza dal dormitorio alle 1.30!) non dava alcun beneficio di allungamento al riposo seguente in residenza (che rimaneva quello diurno di 16h), per esplicita esclusione nella norma (art.22 par.2.7.2 AF): ci spiace cari balordi a strasciconi per le stazioni ma non era notte *per tabulas*, si sbagliavano i vostri corpi e teste!

Nessuna commissione è mai venuta a conoscere la realtà del lavoro notturno a turni irregolari, neanche dopo l'obbligo della valutazione da stress correlato (2009), e nonostante la letteratura in materia vada aumentando (citiamo la pubblicazione "Sonno e lavoro a turni" disponibile nella libreria della Talpa, ripreso nell'articolo "UE - mai più sonno al volante" del numero 25 di CubRail e lo studio dell'Università La Sapienza del 2012 "Un treno carico di stress" a partire dall'autovalutazione dei ferrovieri - scaricabile in rete), l'azienda continua a contabilizzare a tavolino le condizioni di lavoro. Che naturalmente risultano ottimali. Se avessero (in)chiesto, anziché occuparsi di

aggirare le tutele, avrebbero scoperto alcune semplici verità che nessun norma rivela. Che la notte in uscita (partenza notturna) è più pesante di quella in entrata (arrivo). Che dopo aver iniziato il lavoro alle 3 (e a che ora la sveglia?) per qualsiasi lavoratore alle 10 di mattina è ancora notte nel senso che la stanchezza si protrae, non scatta un interruttore alle 5 per cui il fisico diventa improvvisamente fresco e va in prestazione diurna. Che l'ora che svolgiamo fra le 3-4 non è la stessa tra le 21-22 che non è la stessa delle 11-12. Che è necessario scindere nella sestina la consecutività delle notti. Che dopo la notte non si può ripartire prima delle 8.00. Che sarebbe meglio collocare la notte lunga prima del riposo settimanale. Eppure di questi semplici accorgimenti per umanizzare il turno si parlava già ai tempi del DPR.374/83...

Rimane la lotta, nei posti di lavoro e con gli strumenti delle norme, dei soggetti di sorveglianza sanitaria, che bene o male ci vengono offerti dalla legislazione, a dire il vero sempre più chiusa inaccessibile, inattivabile o con armi spuntate davanti all'impresa. Un capotreno anziano disse che alla turnificazione delle sestine secondo i dettami del CCNL 2003 si sarebbe ammalato ad ogni qual sequenza di

notti consecutive improprie. Nel 2009-10 a ridosso della Divisionalizzazione i capotreno Pax/SU a Firenze utilizzarono l'opportunità offerta dal Testo Unico sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro per richiedere in 44, singolarmente come previsto ma con effetto collettivo, la sorveglianza sanitaria (DLeg.81/2008 art.41 comma 1.b) sugli effetti del lavoro notturno: non volevano scendere dal treno, non rischiavano di scendere dal treno, come diceva alternativamente la controffensiva della propaganda aziendale, volevano migliorare le condizioni di lavoro perché attaccati ad esso. La cosa era inedita e presentava contorni di incertezza ma andò per il meglio. Nonostante l'ostruzione aziendale il medico competente fu incaricato di seguirli e di attivare la sorveglianza dall'intervento liberatorio del Dipartimento di Prevenzione dell'ASL di Firenze che ritenne appropriata la strada. Ne seguirono colloqui individuali, riunioni, analisi e ad un certo punto il turno cambiò nel senso dell'accoglimento di alcune delle richieste di buon senso enunciate sopra.

CUB Trasporti Firenze

LAVORO NOTTURNO	DPR 374/83	CCNL 2003	CCNL 2012
orario di lavoro settimanale PdB/PdM	obiettivi di scorta/condotta nei CCNL (1998: 34h con 18h10')	AF 38h (32-44) FS 36h (30-42)	AF 38h (30-44)
durata	8h PdB – 7h PdM	8h PdB – 7h PdM	8 (senza limiti condotta)
limite settimanale	2	2 (3 su accordo, no cons.)	2 (3 su accordo, no cons.) 3 merci
limite mensile	12	11	11, 12 merci
limite annuo	-	AF 80 FS 350h (380h merci)	AF 79 FS: 350h AV, 320h TMR, 360h SU, 390h PPT
consecutività	solo dopo notte breve (<1h 30' di intacco) altrimenti disp. ore 5.00	nessun limite	nessun limite
ore di riposo dopo notti	18, 22 tra e dopo consecutive	18, 19, 20, 21, 22, 23 secondo inizio, fine o cons	18 22 merci tra e dopo cons.
RFR diurno per ritardo	RFR alla prima località oppure diventa A/R e rientro fuori servizio dopo RFR	non ostantiva	non ostantiva
riposo dopo prestazione notturna a seguito RFR	come lavoro notturno	come lavoro diurno (16h)	come lavoro notturno
indicizzazione	30% (CCNL 1998)	-	-

note alla tabella

La decrescita del limite mensile calma la possibilità dell'accordo sulla terza notte a sestina.

La diminuzione del limite annuo è conseguente al chiarimento che 80 sono già "lavoro notturno" ai sensi del DL 66/03, con le conseguenze economiche, previdenziali e sanitarie.

Il passaggio delle ore di riposo a seguito di notte dal DPR 374/83 al CCNL 2003 è solo apparentemente migliorativo, infatti dopo un rientro alle 1.31, prima per il giorno dopo si usciva dalla notte (5.00), poi ci saranno solo 19 ore, 20 ore dopo le 2.00, 21 ore dopo le 3.00, 22 ore dopo le 4.00: tutti casi che preparano per una seconda notte piena. Infranto il tabù, al traguardo del CCNL 2012 non ci sarà più bisogno di tale ipocrisia.

Bandiere CubRail abbrunate

Aldo

Quando la morte è improvvisa e silenziosa

Aldo Gnecco, 62 anni, impiegato di Ferservizi a Genova, è morto. Era iscritto Cub ed abbonato sostenitore del nostro giornale. Ma per chi ha avuto la fortuna di conoscerlo era soprattutto un amico sincero, affidabile, colto. Era "dei nostri", in tutti i sensi. La morte silenziosa se l'è portato via all'improvviso, lasciandoci una tristezza ed un vuoto incolmabili.

Quello che posso dire di Aldo è che aveva una grandissima cultura dalla Storia alla letteratura (in particolare francese) al rugby.

Era anarchico e anticlericale ma quando incontrava un povero gli dava sempre qualcosa, quale cristiano lo fa?

I suoi valori erano la solidarietà la giustizia la libertà che sono anche i nostri ma per lui lo erano SEMPRE.

Mi ha insegnato a capire il rugby, era un'enciclopedia di musica, soprattutto americana e della West Coast, ma anche di storia del movimento operaio (anche americano).

Per me, al di là delle lievi differenze nelle idee politiche e sindacali, da più di vent'anni è stato sempre un punto di riferimento e di confronto.

Poi un aspetto che non so se hai avuto modo di scoprire, la sua ironia e auto ironia, la sua affabulazione ... Quante volte ci siamo presi per il culo!!!

La pianto qua ciao.

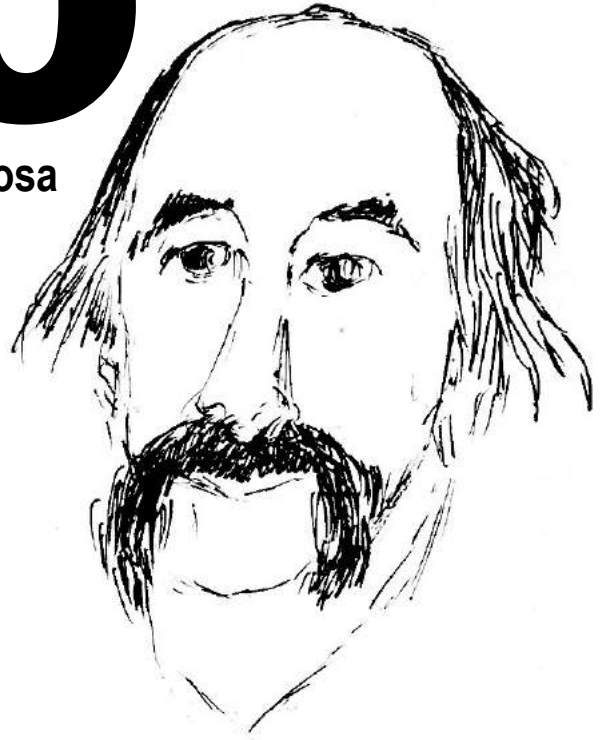
Giansanto Russo

Era presto, come al solito, quando prendemmo il treno.

Lui era di riposo, io avevo appena finito il turno di notte.

Erano due ore di viaggio in quel diretto che accoglieva gli altri giorni i pendolari ed i ragazzi che andavano a scuola e all'università. Quel giorno era però sabato e c'erano solo viaggiatori del fine settimana che andavano in giro per vacanza. Oltre ai non tantissimi che venivano alla manifestazione.

Perché anche noi andavamo ad una manifestazione, la più grossa fino a quel momento su un tema che stava diventando di grande ed immediata attualità.



Per noi, in verità, lo era già da diversi anni. Avevamo già partecipato ed organizzato diverse iniziative in tempi nei quali solo noi e nessun altro diceva che non andava fatta, che era inutilmente dispendiosa e che avrebbe portato via tutti i soldi ai pendolari per favorirne pochissimi altri. E soprattutto, per essere la madre di tutte le tangenti.

Fra una chiacchiera ed un'altra, arrivammo a destinazione quasi senza accorgerci del trascorrere del tempo. È sempre così quando si sta bene e si discute di cose interessanti.

Allora avevamo un bel po' di anni in meno e non ci pesava neanche esserci svegliati più presto del solito o non aver proprio dormito, come nel mio caso. Essere giovani è un gran vantaggio per molti versi, tranne che per l'amicizia.

Non perché non si possano avere amici anche da ragazzi o da giovani ma perché non hai ancora avuto tempo per consolidarla, per guardare alle tue spalle e vederne il passato, valutare come l'essere differenti per carattere, storia e vita non sia un motivo di divisione ma di arricchimento.

Era posato come al solito, riflessivo, sempre un po' chiuso anche se questo non gli impediva di essere profondo e di compagnia. Un vero prototipo di genovesità.

Le storie che ci raccontavamo, le analisi sociali e politiche, tutto faceva bene al nostro discorrere. La sua rigidità nei principi, unita alla massima duttilità nei rapporti personali, per i quali era di una disponibilità estrema che

un po' invidiavo visto che non sono mai stato capace di esserlo, ne facevano uno strano miscuglio di teorico e pragmatico al tempo stesso.

Arrivammo nella piazza del concentramento con un certo anticipo. Era la buona occasione per incontrare tanti altri compagni di altre parti d'Italia che si riescono a vedere quasi esclusivamente in queste occasioni.

Il corteo iniziò quasi subito. Eravamo tantissimi come mai se ne erano visti su un tema riguardante i trasporti. Negli anni passati tantissime erano state le manifestazioni, i cortei, i presidi su temi generali ma mai sui trasporti.

Svolgemmo lo striscione ed iniziammo a camminare insieme a tutta quella massa di persone moltissime delle quali, riflettemmo allora, non erano certo abituarini delle manifestazioni e che rappresentavano uno spaccato d'Italia che si andava affrancando dalla sudditanza verso i partiti di massa che allora iniziavano a conclamare la propria crisi irreversibile che li avrebbe portati ad un progressivo sfaldamento ed a perdere la loro stessa proclamata identità.

Ore ed ore di sfilata in una freddissima giornata d'inverno, senza avere il tempo di bere qualcosa che ci riscaldasse un po' pur di non lasciare il corteo, l'arrivo in un parco bellissimo nel quale decine di migliaia di persone si ritrovavano non per un concerto ma per dire che no, quell'opera era uno spreco, una violenza ennesima verso la Terra, una sottrazione di soldi e di servizio ai cittadini che sono costretti a spostarsi per raggiungere il lavoro o la scuola tutti i giorni, che così avrebbero rovinato un servizio che pubblico era e doveva rimanere.

Rimanemmo sorpresi nel vedere come né il freddo, né le ore di cammino avevano fiaccato tanta gente. Il parco sembrava avesse un prato di cappotti e cappelli, maglioni e zaini.

Il verde era stato sostituito da tanti colori, caldi come il tepore che usciva dai corpi di uomini, donne e ragazzi che erano l'Italia senza prezzo che era svenduta invece a pezzi o divelta dalle radici. Solo per il profitto di pochi.

Mille e più voci accompagnarono il nostro ritorno in stazione, rigorosamente a piedi tanto per non essere da meno della giornata. Altre due ore di treno per ritornare a Genova, stanchi ma con il sorriso che accompagna sempre chi sa di essere stato, anche per pochi momenti, dalla parte della storia dei deboli, dei destinati a perdere ma determinati a fare l'impossibile perché la Storia fosse scritta una volta tanto da chi di solito la subisce.

Ecco, questo è stato il primo ricordo che mi è venuto in mente quando ho saputo che Aldo aveva scritto la parola fine alla sua storia fra noi.

Non so perché proprio questo e non altro. Forse perché era la prima grande manifestazione contro la Tav, per difendere il trasporto pubblico ed impedire un altro scempio alla Terra.

Se riusciremo ad impedire almeno questa violenza verso gli uomini e l'ambiente, a salvare un trasporto pubblico dignitoso e i diritti dei lavoratori che lo tengono in piedi, nessuno saprà mai che lo dovrà anche ad Aldo Gnecco. Ma noi che lo abbiamo conosciuto, frequentato e ne abbiamo

apprezzato il silenzio e la loquacità, la flessibilità e la durezza, la gentilezza e la profondità, lo sappiamo e lo vogliamo dire.

Perché la Storia è fatta da tanti Aldo.

Perché la Storia siamo noi, nessuno si senta escluso.

(F. De Gregori)

Hasta hombre!

Genova, 14/10/2014.

MAURO MILANI

Hasta hombre

Ed emetto un sospiro.

A sentirlo

sembra quasi

sia per una donna lontana.

Si, è lontano ora

e non so dove

né quanto.

Ha tracciato una linea,

una somma

che chiude la partita doppia
del dare e dell' avere.

Con la vita.

È solo l'ultima

di tante che ne ha segnato

fra lui ed i profittatori,

i falsi amici

e gli umili eroi.

Pochi giorni

e la gomma del tempo

inizierà a sbiadire

il solco scavato

dalla sua vita.

Solo

che il foglio

sul quale è tracciato

è la nostra mente,

come sempre

refrattaria alla cancellazione.

Quel sospiro,

delicato ed involontario,

ha asciugato la terra

che gli ha aperto le braccia

rendendola il nostro granito.

Hasta hombre,

questa volta

per sempre.

Ad Aldo

MAURO MILANI



Dagli impianti

Ne avevamo parlato nel numero 25 di CUB Rail. Il giorno 11 luglio scorso Trenitalia ha presentato a Roma alle OoSs nazionali firmatarie un nuovo progetto di riorganizzazione delle Sale Operative Servizio Universale. Inutile precisare che riorganizzare significava, come sempre, tagliare posti di lavoro; per la precisione si trattava della chiusura di tutte le SOD territoriali con l'accantonamento delle competenze alle sole Sale Operative di Milano, Roma e Torino. Ma il discorso non finiva qui: in questo movimento rientravano le chiusure degli Uffici Distribuzione/303 degli Impianti di Firenze, Pisa, Verona e Torino.

La partita di giro cioè prevedeva eliminazione definitiva di posti di lavoro in cambio di riassorbimento degli esuberanti in strutture in carenza di personale: Pisa e Verona rimanevano al palo col rischio di aut-aut per trasferimenti qualora non vi fossero state possibilità di riassorbimento in altre strutture, Torino veniva acccontentata con la nuova SOD prodotto notte per la riallocazione, idem su Firenze con la supposta creazione di un DCT nazionale. Quest'ultima era in realtà appesa in aria, per noi come specchio per le allodole, dal momento che il progetto non conteneva alcun numero di perdenti posto e nuovi fabbisogni, oltre al fatto che la DCT nazionale già esisteva a Roma!

Dal punto di vista dei lavoratori dell'esercizio gli impianti associati comunque finivano per perdere l'organizzazione a terra: pensare che solo l'Impianto di Firenze conta circa 200 agenti fra PdB e PdM, fa capire come il progetto aziendale non teneva assolutamente conto della funzionalità delle strutture ma esclusivamente del

Accantonamento del progetto di chiusura Sod-Uffici distribuzione

Una prima vittoria dei lavoratori

risparmio sulle spalle dei lavoratori. Le nostre critiche al progetto inoltre argomentavano che la distinzione fra impianti primari e associati è del tutto arbitraria e funzionale allo spostamento politico del lavoro (Firenze conta più agenti che a Roma), che con l'impresenziamento degli impianti l'azienda abbassa gli standard di sicurezza non sentendosi obbligata a inviare gli agenti di rinforzo in caso di guasto blocco porte (vedi seconda lettera di chiarimento alla DEIF 4.5) e che si riducevano così i fabbisogni delle riserve negli impianti.

La reazione dei lavoratori dell'Impianto toscano non s'è fatta attendere e, a seguito di un'assemblea svolta il 28 luglio, è stato deciso di dare mandato alla RSU 47 ed alle OOSS presenti di aprire le procedure di raffreddamento e lo stato di agitazione. Oltre alle formalità, i lavoratori hanno dimostrato di voler mettere la faccia organizzando delle forme comportamentali (rispetto del turno) atte a dare sostanza alle rivendicazioni. La compattezza dei lavoratori nella "protesta" attuata nel mese di agosto, che ha messo in grossa difficoltà l'azienda nella gestione dei servizi, ha generato la convocazione della RSU e delle OOSS per un incontro che si è svolto il 29 settembre alla presenza del Responsabile Divisionale Produzione S.U. e del Responsabile P.O. territoriale.

Il verbale che ne è scaturito, riprodotto l'accantonamento del progetto aziendale, assume - al netto di probabili nuove azioni aziendali in merito - un grande valore rivendicativo per una serie di motivi. Innanzitutto è molto significativo come un progetto aziendale a valenza nazionale ed intersettoriale (SOD e IESU) sia stato ufficialmente accantonato in un incontro territoriale, proprio dove i lavoratori,

dal basso, hanno costruito e concretizzato la contrarietà e la rivendicazione.

Altro aspetto che va sottolineato è che tutto si è sviluppato nelle assemblee con le organizzazioni sindacali che hanno potuto solo prendere atto della volontà dei lavoratori, unico motore di tutta la vicenda. I volantini, che dal giorno dopo giravano o stavano appesi ai quattro angoli dell'impianto in cui ciascuna OS presente alla firma del verbale rivendicava a sé il merito della conclusione, non stanno altro a dimostrare che il pressing e l'attività dei lavoratori è stato capace di condizionare tutta la conduzione della vertenza.

Di converso dispiace registrare come altre realtà, coinvolte nel progetto e tutte invitate alle assemblee organizzate, non siano riuscite a coordinarsi e concretizzare forme palesi di contrasto alla questione, minando la possibilità di un'azione di più ampio respiro. Ad ogni modo questa vicenda, il cui risultato era tutt'altro che scontato, e che probabilmente ritornerà prima o poi d'attualità (a Firenze ci avevano già provato nel 2011 con analogo esito, dopo simili azioni di conflitto da parte dei lavoratori e uno sciopero partecipatissimo), dimostra come un minimo di efficacia nelle rivendicazioni è possibile solamente con la costruzione dal basso delle vertenze, l'impegno personale e collettivo dei lavoratori e, alla base di tutto, rifiutando ogni modello che preveda deleghe in bianco alle organizzazioni sindacali.

E' il lavoratore che deve esprimere il suo pensiero, le assemblee devono costruire e gestire la rivendicazione che serva come base del comportamento collettivo conseguente.

FRIULI VENEZIA GIULIA

DISPONIBILITA', nuova sentenza "negativa"...

Disponibili? Una lunga storia che in definitiva cozza sempre con il muro della giurisprudenza.

In passato il PDM si è più volte rivolto al giudice per chiedere i danni subiti dall'utilizzazione da disponibile, cercando di ottenere la garanzia del turno per tutto il personale (leggi TIB in turni rotativi). Di segnali positivi ne erano anche arrivati, per esempio nel 1986 (10 Dicembre, Fonte ancora in marcia) il pretore di Firenze dichiarò illegittima la disponibilità accostandola a:

- "l'impossibilità di programmare le future attività culturali, ricreative, sportive (...);

- la "possibile conseguenza sulla salute e sulle condizioni psico-fisiche del lavoro (e dunque del conseguente riposo) del macchinista (...)".

Tuttavia tale sentenza ci risulta essere stata impugnata e persa in appello, senza successivo ricorso in cassazione.

Nel 2008 i lavoratori della Sepsa (società trasporto pubblico locale area metropolitana Napoli) arrivò fino in cassazione per poter affermare che: "Anche per i rapporti a tempo pieno (..) il tempo libero ha una sua specifica importanza stante il rilievo sociale che assume lo svolgimento, anche per il lavoratore a tempo pieno, di attività sportive, ricreative, culturali, sociali, politiche, scolastiche ecc., o anche di un secondo lavoro, nel caso in cui non sia prevista una clausola di esclusiva" (cass. Civile Sentenza n. 12962, 21 Maggio 2008).

Quindi evidentemente tra il 1986 e il 2008 gli argomenti chiave erano i medesimi. Purtroppo però una sentenza di primo grado (trib. Milano sent. N 6234 16/12/2011), pur condividendo pienamente il suddetto orientamento giurisprudenziale della sent. 12962, considerò la ragionevolezza del preavviso del servizio comandato al PDM, come concetto relativo "destinato a mutar di contenuto a seconda delle realtà nelle quali viene calato" e quindi subordinando di fatto l'interesse del singolo, quindi il macchinista, all'interesse della collettività tutta: "come nel caso in cui il lavoratore presti la propria opera nello svolgimento di un servizio pubblico essenziale". Insomma rigettò il ricorso dei disponibili che chiedevano metà del compenso previsto per la reperibilità per ogni giornata passata in disponibilità, come risarcimento del danno sofferto.

Alcuni temerari Macchinisti del Friuli, non sopportando più la loro posizione di disponibile "puro", nonostante IVU e accordi che sancivano il numero massimo di giornate di disponibilità mensili, nel 2013 presentarono un apposito ricorso attraverso il quale chiedevano:

- che la disponibilità venisse considerata una forma di reperibilità (con indennizzo - in riferimento alla sentenza "positiva" del trib. Venezia n. 161/2010 del 25 Gen. 2011);

- che venisse inoltre dichiarata inattuabile per la particolare tipologia di lavoro, legata alla sicurezza e alla necessità di conoscere in via preventiva la durata dei riposi tra un turno e l'altro;

- un indennizzo riferito al periodo passato "in disponibilità".

Dopo 3 udienze con testimonianze...come dire.... "fantasiose"(!) da parte dei Capi Deposito, il Giudice (lo stesso che si era recentemente espresso contro le RSU che volevano essere reintegrate al loro ruolo) ha recentemente rigettato il ricorso addebitando ai ricorrenti "solo" 9000 euro (!!!!!) di spese legali per la controparte, non citando MAI in 10 pagine di sentenza gli accordi che avrebbero dovuto permettere l'assegnazione di un turno al personale, limitando peraltro il numero max delle giornate di disponibilità, ma addirittura affermando che "i ricorrenti non contestano nessuna mancata applicazione delle norme" e che "l'azienda ha piena disponibilità di utilizzo dei suoi dipendenti...".

SENZA PAROLE

SOTTOSCRIZIONE PRO VITTIME DI BUTERA

2° elenco

BAGNO A RIPOLI: Leonardo Mannucci, 10

FIRENZE: Cassa di Solidarietà, 305

NAZIONALE: Cassa di Solidarietà, 300

LUGANO: Davide Bianco/Selva Varengo, 100

GHIARE DI BERCETO: Faustone Saglia, 30

Inviare i contributi sul cc postale n. 10167971 intestato a:

Giuseppe Gurrieri - Ragusa, specificando "Per i ferrovieri morti a Butera".

PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

Abbonamenti sostenitori e sottoscrizioni al giornale

MEZZOMERICO: raccolte al raduno del 23/10, 63

REGGIO EMILIA: Antonio Testa, 50

SASSARI: Gabriele Dessi, 25

LAVENO: Simone Piazzini, 20

MILANO ITP: Errico De Maio, 50



Svizzera

Un'auto sportiva sfonda la recinzione e finisce sui binari; è successo il 22 novembre nel canton Nivaldo. Traffico interrotto per quasi due ore.

Gli aforismi
del Crucitto

Incontri

Mi piacerebbe incontrarmi per la strada,
Osservarmi da lontano, guardare come
cammino,

Come saluto ... sorrido discuto.

Piano piano mi avvicino, mi saluto, mi
sorrido...

Mi riguardo d'ogni lato e mi apprezzo ...

Mi disprezzo ... mi giudico ... mi definisco.

Poi ... voltandomi le spalle me ne vado, mi
rivolgo verso me e mi sorrido e poi mi dico ...!
ma che stupido che sono che ho pensato
D'incontrare in giro ... io!!!

Casellanti Fs Uniti!

Fra maggio e giugno 2013, circa 460 famiglie che abitano nelle ex case cantoniere (caselli) delle Ferrovie in tutta Italia (dal Piemonte alla Puglia, dall'Emilia all'Umbria e alla Toscana), hanno ricevuto lettera di disdetta da Ferservizi per cui entro il 31 dicembre avrebbero dovuto lasciare le loro case. La quasi totalità di queste famiglie, di ferrovieri e soprattutto ex ferrovieri in pensione, si tratta spesso di persone anziane, abita le case dagli anni '70 e '80 e le ha ristrutturate - o addirittura rese abitabili, trattandosi spesso di ex caselli semi diroccati - investendo i propri risparmi, con la promessa di FS che non sarebbero mai stati allontanati.



Questo, nonostante a novembre 2008 fosse stato firmato un accordo fra rappresentanti di FS Spa, RFI Spa, Ferservizi Spa e i rappresentanti delle maggiori sigle sindacali, sottoscritto da SUNIA, SICET e UNIAT UIL, dove le parti confermavano il rinnovo del contratto di locazione degli alloggi FS (che scadevano il 31 dicembre 2008 o successivamente) con durata 4+4 anni! Accordo completamente disatteso.

A molti il casello era stato a suo tempo assegnato perché ferrovieri assunti lontano dalla residenza o per garantire la reperibilità e per altre ragioni subordinate al servizio. Benché nella lettera di disdetta non vi sia alcuna motivazione se non il freddo termine del contratto, verbalmente, durante la trasmissione "Mi manda Rai3" del 4 dicembre 2013 (<http://www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-9831f70a-2be6-4b47-a45d-e0f517daa2d2.html#p=>), l'AD di Ferservizi, Francesco Rossi, ha dichiarato che ciò si rendeva necessario in base a una normativa interna (delle stesse Ferrovie) del 2004 che stabiliva in 4,50 metri la distanza minima dal binario (come se un treno che deraglia si fermasse "scientificamente" PRIMA)! Nello sviluppo del dibattito Rossi era poi costretto ad affermare che, essendo terminato il contratto, Ferrovie era libera di demolire le costruzioni e rivendere il diritto edificatorio... (!?!). Si tratta dunque di questo..., se infatti l'argomento era la sicurezza, per quale ragione non prendono in considerazione neanche la demolizione per la ricostruzione a distanza superiore dai binari?

Dunque la sicurezza è affidata ai 10 o 20 cm oltre i 4 metri e 50! E le case private per km letteralmente addossate alla linea (altro che 4 metri...)? E i contratti in scadenza nel 2016, 2017, 2018 a distanza inferiore a quella stabilita come minima? Se è per sicurezza, si possono aspettare anni? E soprattutto, sui marciapiedi delle stazioni si accalcano, nelle ore di punta, centinaia di pendolari e studenti a pochi cm dai treni in transito o in arrivo!

Noi siamo per la sicurezza. Per cui l'unica soluzione è che i treni NON deraglino! A maggior ragione, vista la situazione degli abitati e degli edifici lungo la rete nazionale, i treni devono viaggiare in sicurezza ed essere dotati di tutti i dispositivi necessari e tecnologicamente disponibili e la rete ferroviaria controllata e mantenuta. Nella nostra zona, abbiamo visto il 29 giugno 2009 la strage del treno bomba deragliato nella stazione di Viareggio che ha incendiato case lontane decine di metri dai binari, causando 32 morti e completa distruzione.

Nella zona tirrenica nord ci siamo uniti e costituiti in Comitato "Caselli Fs senza contratto". Altri, di altre zone, si sono aggiunti. Facciamo appello a chi (in tutta Italia) ha avuto disdetta a unirsi a noi e ai lettori che conoscono inquilini in questa condizione a metterli in contatto con noi scrivendo a casellifs@gmail.com o telefonando a Massimo 3497177709.

Codici ingresso salette PdM

Settimo aggiornamento

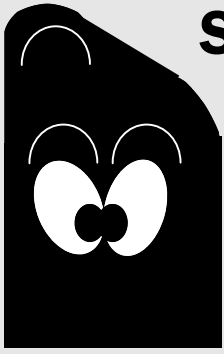
Alessandria	3825A
Bergamo	1213
Bologna Centrale	310376C
Bologna Mascarella	1111C
Chiasso saletta SBB	1291
Civitavecchia smartcard	uff. verifica
Cremona	2871A
Domo DPV Pax	1361C
Domo saletta TMR	461279*A
Firenze CM	300720032E
Firenze Rifredi	560280
Firenze SMN	300400#
Gallarate	2386
Genova Brignole	4112
Genova PP ITP	1610
La Spezia	1210*A
Lecco Maggianico	070576E
Livorno Centrale	smartcard
Mantova	246810E
Mestre IA	6134E
Milano Cle uscita strada lato via Sammartini	3524 ◀
Milano Lambrate	1E
Milano Parco Centrale	
Cancello	2584
Milano Rogo	*2871
Milano San Cristoforo	132351E
Milano Smist. PM centro	1956
Modane entrata	2009
Modane uscita	000
Novara Boschetto later	1234E
Novara Boschetto	26461E
Orbassano	26463
Parma	353
Parma DPV	3521
Pavia	1234
Piacenza	002006
Pisa Centrale	201400
Roma T.ni (via Giolitti 42)	9864B
Padova (cancello)	8035E
Padova DPV	8034*A
Rimini	347C
Rimini DL	353C
Savona	4112
Torino Porta Nuova	7681
Verona PN	1364E
Ventimiglia	020406
Si apre la scatola e si estrae la chiave per l'ingresso	
Voghera	1423E

Integrazione gsm-r e rfi

Ventimiglia

Manovra	8115314
Cabina B	8094564
" " fisso	958842301

Segnali bassi, è Cargo style dappertutto



(e questo è solo un estratto)

PISA segnale basso 315
fulminate alta e centrale

(non si vede bene per la foto notturna
ma vedi anche raffronto con quello
sopra regolarmente acceso)



GALLARATE binario 4 fulminata centrale



VERCELLI binario 5 fulminata bassa



CM3, SB271
fulminata alta



MILANO CENTRALE CM3
SB158, fulminata bassa



MILANO CENTRALE CM3
SB159, fulminata bassa



MILANO CENTRALE la madre di tutte le
fulminazioni: binario 17 in tettoia, fulminata
centrale



MILANO CENTRALE CM2 SB 555, CM3 SB 155
fulminate bassa e centrale



CHE VERGOGNA! Mentre non esitano a far scendere di macchina chi supera indebitamente un segnale basso a via impedita, la situazione dell'illuminazione segnali sta degenerando dappertutto. Queste foto sono state scattate tutte negli stessi giorni, a fine ottobre. Noi abbiamo scritto dappertutto e preparato gli esposti. Ormai anche ad RFI è Cargo Style, ovvero vengono imitati i numerosi treni merci con un solo fanale di testata funzionante.

Lutti nostri

Costante, macchinista centenario

Peccato davvero non averlo conosciuto di persona.

Costante Garbani, macchinista svizzero ticinese, è mancato all'età di **100 anni**. Assunto come apprendista operaio alle Officine di Bellinzona nel 1930, divenne macchinista dieci anni dopo.

Su di lui e la moglie Fiorenza, di due anni più giovane, nel novembre 2012 ha pubblicato un bell'articolo Pietro Gianolli sul giornale del sindacato elvetico SEV «Contatto.sev». In quell'articolo Costante descriveva in particolare i suoi viaggi sulla linea per Luino, dove veniva fermato con le bandiere o le lanterne rosse quando arrivavano i bombardamenti, e doveva ricoverare il treno nelle gallerie lasciando fuori il fumaiolo per non asfissiare.

Verso Luino i treni trasportavano materie prime (ferro, carbone), mentre in direzione opposta ripartivano carichi di burro, farina, riso, vino, pasta, ortaggi.

“Quando i treni per il Nord erano pronti vi erano alcuni audaci che s'intrufolavano tra i carri che sapevano carichi di riso. Due facevano il palo, per sorvegliare i movimenti delle guardie e altri due con un succhiello foravano il pavimento del vagone ed il sacco di riso, per farlo scivolare in una damigiana che poi trafugavano. Anche con il vino seguivano questo procedimento”.

Quando andava a bere un caffè a Luino lo servivano senza nemmeno il cucchiaino. *“Non serviva, perché tutta l'Italia era senza zucchero”.* Solo in presenza dei soldati tedeschi gli capitò di bere caffè zuccherato: i



tedeschi avevano cinque sporte al cinturone, quattro di munizioni ed una di zucchero.

“Mi ricorderò sempre quel venerdì nel 1945 in cui sono partito per Luino. Il treno in genere era composto da due vetture, una di terza classe ed una mista seconda/terza, oltre al Gepäk (bagagliaio, ndr). Con mia sorpresa, la manovra mi ha agganciato 13 vetture supplementari di seconda classe. Ho fin chiesto se la Svizzera volesse venderle all'Italia. Arrivato a Luino, ho poi capito il perché. Sul piazzale vi erano 650 soldati, tutti quelli di stanza nel Luinese, che battevano in ritirata e che ho fatto scendere all'entrata della stazione di Bellinzona. La guerra era ormai alla fine”.

Che la terra ti sia lieve, caro muso nero Costante.

Costante lo vogliamo ricordare anche così: con la sua ricetta dei Biscotti della nonna pubblicata sul sito sev-online.ch

500 gr. farina bianca 00., più 200 gr. per spolverare
225 gr. di zucchero semolato
250 gr. di margarina (sanissa)
150 gr. uvetta sultanina
50 gr. di noci tritate
50 gr. di mandorle tritate
4 uova (2 per la pasta e 2 per pennellare)
La scorza di un limone finemente grattugiato
Il succo di un limone
Una bustina di lievito Midor + una bustina di zucchero vanigliato Carta da forno. Un bicchierino di liquore a piacere.
Mezzo cucchiaino di cacao
50 gr. di sfoglie di mandorle.

Lavorazione

Versare in un contenitore la farina, lo zucchero, la scorza di limone grattugiata, la bustina di lievito, la bustina di zucchero vanigliato, cacao, le noci e le mandorle tritate. Frullare per un paio di minuti per permettere alle parti di essere ben distribuite. Mettere tutto sul tavolo e nel centro dell'impasto mettere le due uova frullate con il succo di limone, il bicchierino di liquore e la margarina tolta dal frigo 3 ore prima, tagliata a pezzetti. Impastare aiutandosi con un cucchiaino e poi con le mani. Spianare il tutto con il mattarello, arrotolare e spianare di nuovo, operazione da ripetere almeno 7 o 8 volte. Con l'impasto attenuato fare una palla e lasciare riposare per 10 minuti.

Nel frattempo mettere a mollo 5 minuti l'uvetta in un po' d'acqua tiepida e poi trasferirla in un telo o asciugapiatti per farla asciugare. Stendere l'impasto con



il mattarello fino allo spessore di un centimetro, mettere sopra l'uvetta ben distribuita, arrotolare il tutto e con le mani romperlo in 3 pezzi. Ogni pezzo va a sua volta spianato fino allo spessore dell'uvetta (ca. 6 millimetri).

Prendere una forma o una tazzina da caffè di 5 centimetri di diametro e premere sull'impasto spianato ottenendo delle rondelle che vanno messe direttamente sul piastra da forno coperta dalla carta. Distribuirle in righe di 4 x 5 (ca. 20 rondelle per ogni piastra), Premere su ogni rondella con il dorso di una forchetta e pennellare con le rimanenti due uova frullate, mettere 3 o 4 sfoglie di mandorle su ogni pezzo e pennellare nuovamente.

Cuocere per 15 minuti circa in forno preriscaldato a 200 gradi. Un paio di minuti prima controllare la cottura e appena sono dorati togliere e informare gli altri biscotti.

Garbani Costante

RINGRAZIAMENTI

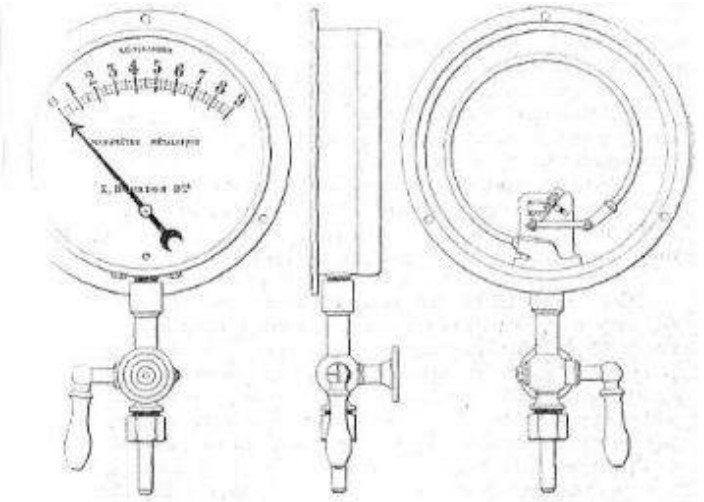
di ieri, validissimi oggi

vivi e sinceri vadano a tutti i funzionari delle ferrovie dello stato, alti e piccini, per aver cooperato, in modo insuperabile, alla nostra opera di propaganda e di incitamento all'azione, pel personale di macchina.

La falceria delle «Competenze Accessorie»; i traslochi-vendetta; gli aumenti anticipati corrisposti col più sfacciato favoritismo; il «sabotaggio» compiuto ai danni dei candidati agli esami a macchinista; le punizioni che fioccano come gragnola su le nostre spalle; l'inasprimento dei turni di servizio ... è tutta questa un'opera preziosa di propaganda che val più dé nostri poveri scritti, de la nostra disadorna parola per convincere il personale ad organizzarsi, per prepararlo, sospingerlo alla lotta.

Registriamo nel libro d'oro tutti questi «Propagandisti Onorari» e rinnoviamo loro i nostri migliori saluti e la nostra viva riconoscenza.

1914



Domani, quando faremo i Soviet, ovvero quando non vi sarà più posto per i sindacalisti concertativi complici, seduti su comode poltrone, ben diverse da quelle dei nostri locomotori.

"[...] domani in regime Soviettista metteremo in vigore un nostro progetto che sarà il toccasana del disservizio per la circoscrizione di Milano, ed aggiungiamo che non piacerà a tutti, specie agli inetti ed agli intemperanti".

Dall'Ordine del Giorno dei Macchinisti di Milano Sempione, 27.11.20



Bartolomeo Fiorilla

**Visitate il sito di
Bartolomeo Fiorilla,
ex macchinista di
Milano Centrale**

Sono Bartolomeo Fiorilla, macchinista in pensione; colgo l'occasione del giornale-amico per far conoscere il mio contributo al mondo ferroviario:

Dalla locomotiva a vapore al TGV ... Un lungo viaggio ... espresso attraverso il mio sito

www.unferrovieremacchinista.it

Un vivo ringraziamento alla redazione per avermi dato questa opportunità.

Bartolomeo Fiorilla



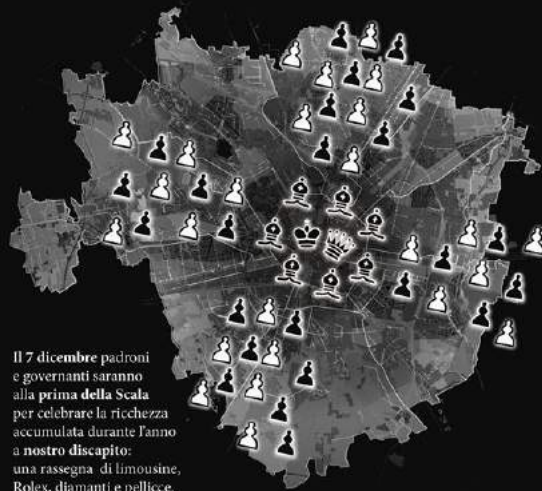
Bartolomeo Fiorilla

Ode a chi non ode (V)

Quando il mestiere ti diventa una SOP-opera
 quando le sabbie apri e non sei alla beauty farm
 (avvertendo l'albeggiare ti scopri a Chiusi fermo)
 Se shuntare discorsi complessi è cadenza quotidiana
 e per spuntare alle code fai precedenza sull'anziana,
 i giorni van trascorsi gli stessi e la tua mente impresenziata
 e oltre le mode la vita s'istrada decisamente in deviate.
 Quando in casa ti alzano i corni e non cogli il segnale
 aperto,
 ai problemi svigni, li storni e i mezzi al tronchino stanno
 poi con ghigni Westing House e Parizzi ti infestano il sonno
 (il tanfo se inventi scuse fino al cippo si sente kilometrico)
 Se l'info di lavoro slides away, e coi figli lo scambio non
 gira
 e forse qualche di loro s'accosta il contr'ago in vena (o tira),
 a golf punti non prenderai alla sesta che in buca ti mette
 e racconti le molte storie tue girovago alle marmotte.
 Di notte poi come anime sciolte le sigarette van via
 Di tutti noi al fondo avranno avuto ragione le paratie
 Avanzi ormai a discernimento ridotto sul solito binario
 e va in sovrappressione anche il serbatoio ausiliario,
 gli investimenti in linea non ti fan più ricco di ricavi
 oppure allenti e strizzi maglie anche se non le lavi
 Vetture RIC senza REC: come se si toglie Ric da Gian
 (sagome limite tristi da sketch in attesa del can can).
 Se ti attardi sui volantini appesi con effetto parking correlato
 se ti ricordi parole cortesi solo quando in turno graficato
 se pedali anche sotto il tavolo da pranzo
 (e mai chi abbia cotto è in dubbio e chi il manzo)
 se le scarpe ti stanno calettate per quarantottore
 se con le porte ti han lateralizzato anche il pudore
 se lo stotz alla schiena ha inibito il sensore che collega
 e lasci che ti facciano intepretare solo bucce o il ruolo paga
 Quando il paraoli più non tiene e gocce perde incandescenti
 se patisci la scena d'un socio umiliare all'incrocio di capetti
 ma tra i paraculi com'avessi il superverde transiti innanzi.
 Non si va in ospedale per un versamento de' biglietti
 depannage non è spianare il montebianco a fine cena
 né rappel quello che canta quando tuo figlio si dimena
 o boccola quella che gli spunta dal ciglio, dalla pelle o naso
 e i vagoni in garaggio non fanno a chi prima sul binario
 cala.
 Il suono del rodiggio non assonna come le pecorelle a raso.
 Se malgrado l'assenso deciso dalla cabina non esci di casa
 finché qualcuno ti release non ti senti riprotetto,
 dal tuono e dalle folgori non ti salva far fioretto
 Per il degrado non serve fuori del diemme la paletta:
 per scavarti dentro non serve un attrezzo
 Per scovarti non hanno mai avuto tanta fretta
 Non è un centromercato Emmequaranta, non fai la spesa al
 dispaccio: la fanno con te, senzaprezzo.
 Controlleria è l'arte di chi dirige il nastro.
 Sì lo sappiamo, tu siedì in bocca al caimano
 ma ancora non t'avvedi, non ti tocca,
 che un buono pasto non è un pasto buono?

PRENDIAMOCI LA CITTÀ

Contro sfratti e sgomberi. Contro la violenza
 dei padroni e della polizia.



Il 7 dicembre padroni
 e governanti saranno
 alla prima della Scala
 per celebrare la ricchezza
 accumulata durante l'anno
 a nostro discapito:
 una rassegna di limousine,
 Rolex, diamanti e pellicce.

Partiamo da tutti i quartieri popolari per andare a fargli
 sentire la nostra sinfonia, fatta di rabbia, solidarietà e lotta.

**DA TUTTI I QUARTIERI DI MILANO,
 DOMENICA 7 DICEMBRE DALLE 18,30
 IN PIAZZA DELLA SCALA.**

Ventimiglia

L'Unicorno sui binari

Ricorderete
 l'automobilina sulla
 passerella di
 Genova PP.
 Un'esperienza simile
 ci è capitata a
 Ventimiglia in una
 notte di fine ottobre.
 Mentre attendevamo
 il segnale basso lato
 Francia per il giro
 loc, sul binario
 attiguo abbiamo
 scorto un piccolo
 unicorno, caduto da
 chissà quale treno.



Le teste completamente prive di cervello sono dappertutto

Al bar di stazione prendi il panino e ti spunta Hitler (e il Mussolini)



Un frequentatore di un take-away della stazione ferroviaria svizzera di Baden (Ar), nel versare il panino nel caffè s'è accorto che l'etichetta riportava il volto di Hitler.

L'AD dei take-away Moser's Backparadies ha subito interpellato tutti gli altri negozi della catena per capire se i panini avessero la stessa icona sull'etichetta. Il personale ha confermato che c'era non solo la faccia di Hitler ma, su alcuni, anche quella di Mussolini.

L'AD si è scusato, precisando che i suoi take-away non hanno alcuna influenza sulla scelta del fornitore. Quest'ultimo pare che abbia consegnato 200 pezzi con le etichette di Hitler e Mussolini senza accorgersene. Scuse anche in questo caso per "falle nei controlli interni".

[tionline.ch]

Ehi, giovane!



Vedi che il postino si lamenta che ti trova mai a casa, a noi il giornale torna indietro nonostante la spedizione sia regolare, eppure l'indirizzo è giusto, anche il numero civico 1 corrisponde

[Foto: CubRail Archive]



Gallarate

5 ottobre 2014

Binario 8, crolla sui binari un albero ad alto fusto per le forti piogge



ENTRATA IN VIGORE DEI TICKET ELETTRONICI, DI NUOVO A RISCHIO DEFAULT L'ECONOMIA NELLE VIE INTORNO ALLA CENTRALE

L'UNICA SPERANZA E' CHE CI DIANO IL POS ANCHE A NOI, SENNO' SON GUAI, CON L'EURO SAREBBE DISOCCUPAZIONE CERTA!

Uora mu spizzuliu

notizie importanti e cose ferro incredibili in breve

ANTITRUST MULTA TRENITALIA
L'antitrust ha inflitto una multa a Trenitalia di 1 milione di euro (!) per le sanzioni troppo onerose applicate ai viaggiatori in caso di mancanza di biglietto o biglietto acquistato sul treno. Trenitalia ha ricorso al TAR.

<http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/11/17/trenitalia-antitrust-sanzioni-troppo-alte-non-biglietto-multa-1-milione/1217562/>

A TRENORD VIETATO AMMALARSI MENO DI DUE ORE PRIMA
Trenord ha emesso una circolare dove viene tassativamente sancito che la malattia va comunicata entro due ore dalla presentazione in servizio. Dopo aver visto tanti anni fa (ricordate?) della 444 con AS guasto, al trasporto regionale non ci si stupiva più di nulla. Fino all'emanazione di questa di Trenord, davvero un capolavoro.



PARLANDOTELEFONANDOROLANDO

Il satellite ci ha inviato questa foto di Genova PP. Che sia proprio lui non vi sono dubbi, chissà con chi sta parlando

CERTamentissimamente

Il costo definitivo della Torino-Lione non è ancora determinabile con precisione perché ci sono dei fattori ancora inCERTi e solo quando ci sarà una CERTificazione si potrà stabilire con CERTezza.

Marcello Messori, presidente FS, audizione alla Commissione Trasporti del Senato sui costi della Torino—Lione, «La Stampa»



1914

SASSATA AL KRUMIRO!

Dei macchinisti Krumiri vi è stato il solo Zaniboni vero tipo d'incosciente campione tipo del Somaro — vapore e che fu ferito da una sassata alla testa.

L'ARALDO DI RIMINI

Gli sforzi delle scriventi

Segnaliamo come a più di due anni dalla sottoscrizione del Contratto Aziendale, avvenuta il 4 luglio del 2012, nonostante gli sforzi compiuti dalle scriventi, tale accordo non sia stato ancora correttamente applicato. Si registrano infatti difficoltà dovute all'errato inquadramento del personale, differenze di trattamento normativo e retributivo, nonché l'impossibilità di poter verificare la applicazione della norma contrattuale che stabilisce per tutti i lavoratori almeno il mantenimento dei livelli retributivi precedenti.

Lettera del 21 novembre 2014 di filt-fit-uilt-fast-ugl-faisa sulla situazione Trenord

Sul fatto che non vi fossero dubbi sugli effetti della firma di un simile accordo, abbiamo già scritto in tempi non sospetti.

Adesso che il ruolo di questi signori è chiaro a tutti, anche a chi non voleva o era in grado di capirlo, è ora d'indirizzare i loro sforzi verso l'unica soluzione razionale: mandiamoli a lavorare.



RICHIEDI IL LIBRO

(anche a Cubrail, spese di spedizione comprese)
I colori delle emozioni Inno alla vita

A.I.M. Rare Onlus
Euro 12

A.I.M. Rare ONLUS
Associazione Italiana contro le Miopatie Rare

Sede legale Viale Mazzini, 40
50132 Firenze

Sede operativa Piazza Baldinucci, 8/r - 50129 Firenze

Tel. 055. 486838 - Fax 055. 4625985
cell. 348 6420993

Presidente: Caterina Campanelli
www.aimrare.org





CUBacheca

ABBONAMENTI A CUB RAIL

comprese spese di spedizione
ed eventuali opuscoli

12 EURO (un anno e due mesi, 6 numeri)

Iscritti CUB: 5 euro/anno

Iscritti Cassa di Solidarietà: 5 euro/anno

Iscritti CUB e Cassa di Solidarietà: **GRATUITO**

Modalità di abbonamento

rivolgendoti agli attivisti negli impianti
recandoti in Posta e facendo una ricarica sulla

Postpay n. 4023600610984736
intestata a Francesco Mesiano

(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

macchinisti e personale di bordo impianti di Brescia,
Gallarate, Lecco, Milano, Varese, Firenze:
consegna a mano o nelle caselle negli impianti
Altri abbonati: spedizione (salvo diverso accordo)

Contatti: cubrail@libero.it

Il giornale in trasparenza ABBONATI al 6.12.2014

TRENITALIA e RFI		TRENORD	
Milano itp	94	Lecco	21
Firenze	38	Milano	15
Genova itp	11	Brescia	6
Roma	9	Gallarate	4
Ragusa	7	Pavia	4
Brescia	5	Bergamo	3
Verona	5	Bovisa	2
Bari	3	Cremona	2
Livorno	3	Laveno	2
Pisa	3	Sondrio	2
Trieste itr	3	Novate	1
Torino	3	Varese	1
Bologna	3	Voghera	1
Grosseto	2		
Lucca	2		
Novara	2	ATAC	1
Treviso	2		
Acireale	1	DB SCHENKER	1
Ancona	1		
Asti	1	NTV	1
Caltanissetta	1		
Caserta	1	TILO	1
Catania	1		
Chivasso	1	TPER	1
Genova	1		
Messina	1	<i>non ferrovieri/ pensionati/ simpatizzanti</i>	21
Milano appalti	1		
Milano IMC	1	Associazioni	3
Rapallo	1		
Reggio C	1	Biblioteche	1
Sassari	1		
Venezia	1		

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:

samuele.fs72@gmail.com
334/6931515



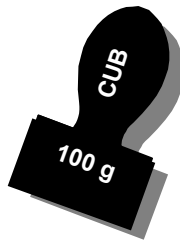
Campagna nazionale abbonamenti 2015

UN GIORNALE STRAORDINARIO
TI ASPETTA
ABBONATI A CUBRAIL

PER CASO ABBINATE
ALL'ABBONAMENTO
2015 UN OMBRELLO?



IL CUB etto



Se è di ghiaccio te lo infili... si scioglie e fa solo bene;
se è di porfido, lo tiri e fa solo male;
se gira, è l'indicatore di deviatioio;
se è questo giornale, spera di non finirci scritto sopra, ne uscirai a pezzi.



Inserto umoristico satirico del giornale di collegamento tra i ferrovieri

*Lo stress per il Cortuccio al 303 FB mica glielo da IVU, ci pensa il nostro cassiere,
il Moeso Putitru*

**PORTA CHIUSA ALL'ITP DI NOTTE,
LA VENDETTA ARRIVA DALLA CINA**

CA ..O ! BASTA, APRIMI !!!!!

LO RIPETO ALL'INFINITO, NON HO
NESSUNO. ED ORA LASCIAMI IN PACE
CHE DEVO TELEFONARE

PRONTO? PIZZERIA AL PASSEGGERO?
BUONASERA, MI PUO' MANDARE SU
UN RAGAZZO CON UNA MARGHERITA E
UNA COCA?

我独立的人(*)

(*) TRADUZIONE
DAL CINESE:

NON HO NESSUNO

INSOMMA, ME VOLETE DI'
COME DEBBO FA' CO' 'STO
SCAPESTRATO?
UNA VOLTA CADE DALLA BICI, SE
PERDE NEL BOSCO E DEVE
SOGNAMME PE' TIRALLO FORI DAI
GUAI, UN'ALTRA LO CENTRANO SUL
MOTORINO ... MICA POSSO STAJE
SEMPRE 'NCOLLATO. ME FA
INNERVOSI' E FUMO!
MO' E' RIENTRATO E STO A
SISTEMAJE IVU CHE NON TIENE
LE ORE E ME TOCCA PURE DAJE
L'INTERVALLUCCIO!



LIBRI



Pippo Gurrieri
Battaglie e sconfitte dei ferrovieri ragusani
 Sicilia Punto L
 Euro 15 (Abb. Euro 9)

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 vigilante (1913-1949)
 La talpa Euro 3

LIBRI



Sonno e lavoro a turni
 La talpa Euro 3

LIBRI



Quaderno Cub Rail 1
Roberta Bottaro, Lavoro a turni e macchinisti
 Euro 3 (Abb. gratis)

LIBRI



Graziano Giusti
La Rivoluzione dal basso. Dagli IWW ai Comunisti (1905-1923)
 QPM Euro 10 (Abb. 6)

CD MUSICALE



Canto Funesto 3 marzo 1944
 Balvano Euro 5

VIDEO



Quando combattono gli elefanti
 Euro 7

BANDIERA



BANDIERA CUB RAIL
 80 x 140 cm Euro 20

BIRRA DEL MACCHINISTA



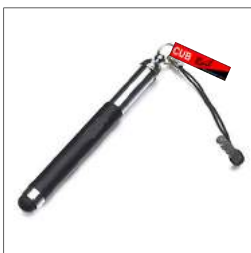
0,5 LITRI 2 EURO
 0,750 LITRI 2,50 EURO

(NO SPEDIZIONI)

ADESIVO



CHIEDILO AGLI ATTIVISTI



PENNINO CUBRAIL
 Per navigare con tablet, i-phone, ecc.
 COLORI ASSORTITI
 EURO 1,5 (abbonati gratis)



TORCIA COLORI ASSORTITI
 EURO 1,5 (abbonati gratis)



Salvaschermi CUBRAIL per SCMT
 Euro 1 (abbonati gratis)



prezzi comprendono le spese di spedizione. Per richiedere info e materiale scrivi a: cubrail@libero.it

Sala del DLF di Firenze gremita il 29 novembre in occasione del convegno sulla repressione aziendale nei posti di lavoro organizzato da CUB, CONFEDERAZIONE COBAS, SLAI COBAS, USI-AIT TOSCANA, IL SINDACATO È UN ALTRA COSA-OPPOSIZIONE CGIL TOSCANA

In tempi in cui ormai il Lavoro è considerato un privilegio anziché un diritto-dovere come stabilito dalla nostra Costituzione (art.4: "La Repubblica riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro..."), i padroni pretendono flessibilità e sottomissione oltre quanto già vergognosamente previsto dai contratti e dalle leggi Italiane; soggiogando lavoratrici e attivisti tramite provvedimenti disciplinari ed il ricatto del posto di lavoro.

Norme contrattuali che danno alle aziende il via libera per sanzionare o licenziare i lavoratori che non si piegano alle vessazioni e ai soprusi sono ormai una realtà, aggravata da leggi che indeboliscono tutele e garanzie a partire dalla riforma dell'Articolo 18 e dalle riforme di Job Act volute dal Governo Renzi, che completano il percorso iniziato con la legge Fornero.

Quello di Renzi è un percorso che, se non ostacolato, cancellerà ogni diritto ed ogni legittima aspettativa di lavoratori, precari e disoccupati.

Se n'è discusso con testimonianze dirette, in nome della lotta e della solidarietà in favore dei lavoratori colpiti da ogni forma di rappresaglia padronale.

Sono intervenuti Lavoratori di Alitalia, Ferrovie, TPL, Lavoratori di Sanità, Industrie, Scuola, Appalti, lavoratori colpiti o licenziati per la loro attività sindacale, fra cui Riccardo Antonini (licenziato da Ferrovie dello Stato) Luis Manuel Seclèn Monsalve (licenziato da Esselunga), Edoardo Todaro (colpito dai provvedimenti di Poste italiane); sulla situazione in Alfa Romeo Mara Malavenda e Salvatore Brucia; Giorgio Cremaschi, attivisti della "Cassa di solidarietà tra ferrovieri" e di "Assemblea 29 giugno" (nata dopo la strage ferroviaria di Viareggio del 2009).

