

CUB *Rail*

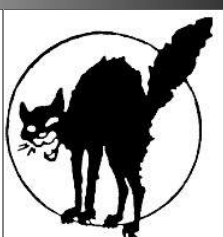
WOBBLY



Giornale di collegamento tra i ferrovieri stampato a Milano

anno VI numero 28

febbraio 2015



La ferrovalanga



DA 1/4 DI SECOLO SEMPRE LO STESSO SCENARIO: S'AVVICINANO LE SCADENZE ELETTORALI E GLI IMPRESENTABILI RAPPRESENTANTI (IN AG) DEGLI SQUALIFICATI SINDACATI CONCERTATIVI SPUNTANO DAL SOTTOSUOLO E CE LI TROVIAMO NEGLI IMPIANTI, A CIRCUIRE QUALCHE "DISATTENTO". S'INVENTANO CHE C'È IL RICAMBIO NEL SINDACATO, ARIA NUOVA ... SALVO POI SPARIRE (SEMPRE IN AG) AD ELEZIONI AVVENUTE. MA I LAVORATORI CHE PAGANO SULLA PROPRIA PELLE I LORO ACCORDI SANNO COSA RISPONDERGLI



4-8

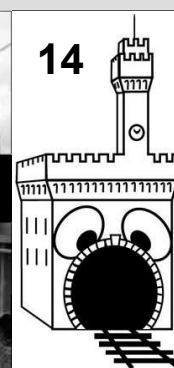
5 DERAGLIAMENTI IN 50 GIORNI



10

Un DCO per la DD ed uno per la LL

Viareggio: il punto



14

Intervista con i NOTAV Firenze

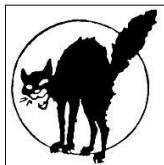
IL CUB etto

S'aprirà stavolta la porta chiusa di notte all'ITP? Scopriilo a pagina 34



20

Macchinisti DB Schenker nella mORSA dei sindacati distruttivi



UNA RETE IN CADUTA LIBERA SENZA RETE

Rete Ferroviaria Italiana è la s.p.a. che ha in affidamento concessionario l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tramite il gruppo FSI di cui è controllata, l'intero capitale societario è detenuto dal Ministero del Tesoro, cioè mani pubbliche. Compito di RFI (ASA Rete fino alla separazione societaria del 2000) è la manutenzione di binari e massiciata, segnaletica, sistemi di circolazione ed enti di linea. Le stazioni, assieme all'immane patrimonio immobiliare e ciò che eccede la stretta sede ferroviaria, sono cedute alla gestione delle partecipate Grandistazioni (40% venduto in ugual misura a Gruppo Benetton, Caltagirone e Pirelli), Centostazioni (40% venduto a Società Aeroporto di Venezia, Manutencoop e Banco Popolare) e Ferservizi (ex Metropolis, 100% gruppo FSI). RFI come mediatore tra ANSF e Imprese di trasporto detta per sua competenza norme in materia di sicurezza della circolazione. Recentemente RFI ha firmato con Terna un protocollo per la vendita dei 14mila km di rete elettrica nazionale. RFI è il più grosso committente di opere pubbliche sul suolo della Repubblica, con budget di spesa che indebitano ciascun nuovo nato per i primi vent'anni di vita con l'equivalente di un piccolo mutuo.

Virtualmente l'assetto societario azionario permetterebbe a RFI di consistere in un'ala di un palazzo ministeriale, una decina di stanze al massimo, che regola il resto delle attività tramite telefono, computer e contratti di servizio e lavorazione in outsourcing, dati cioè a ditte esterne. Non certo il ruolo pubblico, ma neanche la delicata qualità di sicurezza delle lavorazioni è oramai più impedimento alla messa a gara d'appalto di qualsivoglia attività. Lo era una decina di anni fa, quando si spargeva la versione del *core business*, come confezione ideologica a rassicurare dubbiosi e critici, restii ad rompere l'unità del patrimonio pubblico di beni, saperi e competenze professionali, consentendo in questo modo di perdere i primi pezzi, che passavano così al

tritacarne della privatizzazione. Era il cuneo che si utilizzava per infrangere il tabù; naturalmente in condivisione con le tre scimmiette sindacali che non si accorgevano e "governavano i processi standovi dentro". Ora, nella fase successiva, avendo già addomesticato il rapporto privatistico, si dice che bastano le regole. Ogni attività può essere disciplinata con norme e capitoli di bando commerciale, non importa la detenzione diretta di mezzi e uomini. Basta quindi un ufficio di dieci stanze.

Si completa così la grande menzogna di questo passaggio contemporaneo: nascondere sotto l'ipocrisia del rispetto formale (buono per la difesa in tribunale) il deterioramento sostanziale delle attività. Dove il rinvio delle scatole cinesi che snocciola il sistema del subappalto -e che pure costituiscono un extracosto per la moltiplicazione dei soggetti- rivela realtà di proprietà che eseguono lavorazioni risparmiando su tutto: sul costo del lavoro, sulle condizioni di lavoro, sulla regola d'arte, sugli accorgimenti di sicurezza, sui carichi di lavoro, sulla ricattabilità della manodopera, sulle attrezzature, in una spirale a ribasso senza punto d'arresto. Più lunga è la catena più è facile introdurre smantellamenti di norme, contratti etc. Il segreto che tutti sanno ma che non può essere confessato a voce alta. Lo sanno i giudici, lo sanno i manager, lo sanno le scimmiette, lo sa l'ANSF, lo sanno i politici, lo sanno le ASL, lo sanno le DTL, tutti quelli che producono diritto in astratto. Lo sa chi si occupa di sicurezza e a fronte dei morti e degli infortuni si limita a chiedere "più formazione", nascondendo così a se stesso che i lavoratori, in questi rapporti di forza, la consapevolezza della loro pelle, se la vendono sul mercato dei caporali. Non solo sanno, il sistema è formulato proprio per svolgere questa funzione. Ecco il volto profondo della privatizzazione che nessuno vuole guardare. Esso pietrifica come quello della Gorgone.

È da poco caduto il decennale dell'incidente di Crevalcore. RFI sopporta il maggior numero di vittime sul lavoro (36 dal 2007), quando non conteggia "quelli delle ditte" con lo stratagemma della non dipendenza diretta. E le ditte esterne sono in aumento; è in aumento vertiginoso la quota di lavorazioni a loro assegnata. La manutenzione costa? Ci

CERTO CHE I NOSTRI CAPI SONO
DAVVERO FORTI.
NEL PRIMO CASO DI
SUPERAMENTO INDEBITO DI
SEGNALE BASSO DISSERO: "NON
POSSIAMO FAR NULLA,
PURTROPPO LA TELEFONATA
ERA REGISTRATA" ...



... NEL SECONDO CASO DI
SUPERAMENTO INDEBITO DI
SEGNALE BASSO DISSERO:
"NON POSSIAMO FAR NULLA,
PURTROPPO LA TELEFONATA
NON ERA REGISTRATA" ...

ORA SAPPIAMO COSA
DIRANNO QUANDO
SUCCEDERÀ IL TERZO
CASO: "E' TUTTA
COLPA DELL'EURO E
DELL'ANGELA MERKEL" ...



pensa il sistema delle ditte. La rete si fa snella: meno binari, meno scambi, meno stazioni, meno posti di movimento, tutto passa in transito. Sono sparite (con costo di rimozione di verghe, apparati, marciapiedi) stazioni che servivano località sparse nella provincia italiana, ora altrimenti lasciate ai collegamenti privati su gomma. A Tiburtina gli IC o Reg attendono mezz'ora per trovare un varco verso nord tra le tracce orarie degli AV solo perché è stato rimosso il PM S. Oreste, dove si sarebbero potute eventualmente fare le precedenze a metà strada. Mancano stazioni sulla LL tra Orte e Roma, mancano Posti di Movimento prima di Orte. Anche semplici fermate (la cui presenza è di peso manutentivo irrilevante) sono scomparse, come se i viaggiatori vivessero tutti a Milano e Napoli e non diffusamente in un territorio la cui mobilità di collegamento deve tenersi a rete, non allungarsi in velocità. Un delegato USB ed RSU Manutenzione è stato sanzionato per aver denunciato la situazione con lettera aperta all'ex Amministratore Delegato. Si vedano gli articoli interni sul DCO di Firenze CM e sulla strage di Viareggio. Si veda il pezzo sulle lotte dei Manutentori linee in Versilia di 20 anni addietro e lo si confronti con le attuali condizioni degli stessi ferrovieri, ad esempio nel compartimento laziale, che, prigionieri delle burocrazie delle sigle sindacali *a pronta firma*, non riescono nemmeno a indire un'assemblea di unità produttiva. Minacce, demansionamenti, forzature normative, ricatti di passare il lavoro ad altri, sanzioni disciplinari. Si veda all'interno la surreale vicenda del capostazione Bellomonte o quella dell'operaio Antonini licenziato perché il suo lavoro gli impedirebbe di fare da consulente delle vittime al dibattito legale per la verità sui fatti Viareggio. E sopra a tutto, con tutta la macroscopica evidenza, il sistema della TAV (intervista interna) -TAV Spa 100% di RFI- che ha mostrato la spaccatura civile fra argomenti e mobilitazione popolare ampia da una parte e dall'altra il coacervo di interessi speculativi con le forze militari e mediatiche poste a loro protezione. Il movimento NoTAV in Val di Susa ha insegnato a tutti come stare assieme e trovare le forme di contrasto pubblico a questi piani folli, contrapponendo un tessuto sano di società e di organizzazione a quello del malaffare. Ecco perché le bocche di cannone della propaganda spendono tante energie nel tentativo di gettare discredito su di loro ("terroristi?"). Con loro, in massa, tu non Erri mai invocando il sacrosanto sabotaggio.

Ma RFI è anche lo specchio in cui si riverbera ogni altra società del gruppo FSI. Se tutto ciò avviene in quella che più rappresentava la conservazione del pubblico interesse ("lasciando le imprese di trasporto a competere per fare profitto"), quella depositaria della risorsa nazionale ferroviaria, cosa starà avvenendo nelle altre? Non si tratta solo (solo?) di gestione del lavoro o dissipazione di saperi strategici, ma di progetti sulla mobilità nazionale, di sicurezza del trasporto, di ingenti voci di spesa. Le imprese per loro conto, al pari di RFI sopra di loro, sono adesso pure investite dell'incarico di emanare norme e procedure di sicurezza sotto propria responsabilità. Quale sorte nelle loro mani per il pubblico interesse? Infatti assistiamo ad ogni sorta di artificio legale per confondere le acque, disapplicare le norme, renderle ambigue aprendo alle forzature gerarchiche in esercizio, etc; tanto chi controlla? chi mette mano? Dopo la fase di celata distruzione privatistica del bene comune, il sistema dell'impresa può

finalmente -caduto anche l'ultima inibizione che gli imponeva di nascondere il lavoro sporco appaltandolo ai bravacci- legiferare con legittimità sul suo comodo e interesse. In tre mosse ("*businis de core*", "le regole non la proprietà" e "l'autoresponsabilità dell'impresa nella produzione delle regole") il capitale nostrano è arrivato a scacco matto, mangiandosi tutte le risorse pubbliche e riuscendo, più a fondo, nella trasformazione del modo comune di percepire i rapporti nella società contemporanea, che è poi ciò che gli garantisce l'alibi e l'impunità. Le scimmiette ogni tanto strillano alla rapina, per poi reimmergersi nella quotidiana acquiescenza, fatta di prebende e scambi a danno dei lavoratori. C'è tanto di politica in questo indirizzo e c'è tanto di politica nel nostro permettere che possa accadere.

SOMMARIO

Crhonicub	4
Dal mondo	8
Dalla Svizzera	9
Un DCO per la DD e uno per la LL	10
1993—la lotta dei ferrovieri Te di Viareggio	11
Il punto su Viareggio	12
Intervista con i NOTAV Firenze	14
Macchinisti Nord Cargo-DB Schenker nella mORSA dei sindacati distruttivi firmatutto	20
Réseau Rail Sans Frontière	22
Dagli impianti	24
CubRail storia - Il treno impazzito	28
Il cubetto	34

Copertina:

Stupefacente "valanga ferroviaria" provocata dal un treno merci della CN in New Brunswick, Canada

Non perdetevi assolutamente il video:

<https://www.youtube.com/watch?v=Yja2VmZOfdA>

CUBRAIL, chi ti da così tante info?

Sei numeri/anno, iniziative, gadget

CAMPAGNA NAZIONALE

ABBONAMENTI 2015

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

ABBONATI! RINNOVA!

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: vedi pagina 33

15 dicembre - Malnate, sbarra su donna al volante ...

Una donna cerca di passare mentre si abbassano le sbarre del PL a Malnate, ma la sbarra si ferma sul tetto dell'auto.



S. Anna di Chioggia



Quartesanà [businesspress]



CrhoniCUB



15 dicembre - Casorate, malore ad un macchinista Trenord

Malore ad un macchinista 37enne di Trenord. In servizio al treno 10402 da Milano PG a Domodossola, ha un principio di svenimento tra Gallarate e Casorate. Riesce ad arrivare in stazione, dove interviene l'ambulanza.

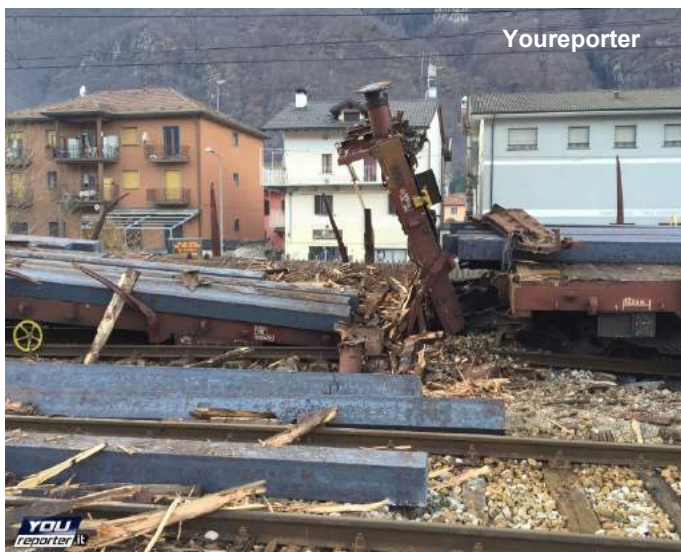
16 dicembre - Sant'Anna di Chioggia, treno investe camion al PL e deraglia



Alle 6.45 un regionale investe il rimorchio di un camion che era rimasto all'interno di un PL a San'Anna di Chioggia (linea Rovigo - Chioggia). Il camion viene sbalzato nel fossato adiacente, l'Aln deraglia. Intervengono i VvFf, si registrano alcuni feriti lievi.

17 dicembre

- Pallanzeno, scontro tra colonne di carri e deragliamento



Alle 19.30 sei carri merci in sosta alla scalo di Pallanzeno (linea Domodossola - Novara) carichi di semilavorati in ferro partono da soli per la pendenza e, dopo 1500 metri, investono altri carri fermi sui binari del raccordo dello stabilimento siderurgico Duferdofin. Nessun ferito, linea chiusa per ore.

- Quartesana, deraglia regionale

Un treno FER della linea Ferrara - Codigoro che trasporta 70 tra studenti e pendolari deraglia alle 14.45 sugli scambi della stazione di Quartesana. Nessun ferito.

Dalle prime ricostruzioni si tratterebbe di uno SPAD. Sospesi macchinista e capotreno.

19 dicembre - Orsago, regionale investe rastrelliera

Ad Orsago attorno alle 7 con una fitta nebbia un regionale partito da Conegliano e diretto a Udine investe una pesante rastrelliera per biciclette abbandonata sui binari. Danni lievi alla motrice, il treno riparte dopo 40'.

23 dicembre - Bologna Santa Viola, a fuoco i cavi nei pozzetti



La circolazione ferroviaria è bloccata dalle 4.25 della notte a Santa Viola per quattro roghi dolosi in altrettanti pozzetti contenenti i cavi degli impianti di segnalamento. Pesanti le ripercussioni sul traffico sia AV che convenzionale.

Dalle 7.30 viene parzialmente riattivata la circolazione. Il sabotaggio viene collegato a quello avvenuto due giorni prima a Rovezzano (DD Roma-Firenze), simile nella dinamica, dove in due pozzetti erano state posizionate bottiglie incendiarie, di cui solo una era stata innescata.

Non potevano mancare gli interventi di figure istituzionali e non tesi a criminalizzare il movimento NoTav nel suo complesso. Si scatena la campagna mediatica.

La replica di Notav.info:

"nelle prime pagine di tutti i quotidiani on line, illustri colleghi dei media mainstream insieme al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi. Non hanno dubbi: si tratta di terrorismo e conoscono, visti i titoli e i cinguettii del ministro su Twitter, anche i mandanti e gli autori, i gruppi eversivi legati ai No Tav. E' arrivata la telefonata di rivendicazione? È stato ritrovato qualche documento che rivendica la paternità dell'azione? No, figuriamoci.

A dire chi ha appiccato l'incendio sono le scritte trovate sul luogo "dell'attentato". Infatti questa stazione, lungo i suoi binari, è piena di scritte, sui muretti come sui pali della luce [...] c'è una scritta – sostiene in inizialmente la scientifica – Tav. Quella scritta in realtà è "Tau" con una piccola O sulla U. Nelle gallerie fotografiche delle principali testate on line si vedono gli uomini della scientifica misurare altre pericolose scritte: "Tis", "Blaria". Solo in tarda mattinata la Questura di Bologna, dopo che il web si è già sbizzarrito a dimostrare che quelle non sono scritte di rivendicazione, ammette che si tratta di tag con cui i

writer "segnano" il territorio. Una sorta di firma per essere conosciuti [...] in poco più di dieci ore il caso si può dire chiuso. Non si può dire lo stesso, dopo circa 35 anni dall'esplosione, di quanto accaduto alla stazione di Bologna, dove non si conoscono ancora e probabilmente non si conosceranno mai i mandanti. Il nostro paragone potrebbe essere da qualcuno considerato inappropriato. Ma come detto all'inizio, nelle stazioni ferroviarie di Bologna succedono cose strane ..."

30 dicembre 2014 - Marmore, cade albero, treno deraglia

Un albero caduto sulla ferrovia provoca il deragliamento, alle 12.25, del primo carrello del regionale 7043 partito da Terni e diretto all'Aquila, nei pressi della stazione di Marmore. Nessun ferito, circolazione ferroviaria interrotta.

2 gennaio 2015 - Guastalla, merci sfonda un paraurti e deraglia



Intorno alle 14 un treno merci di 14 carri vuoti deraglia nello scalo di **Guastalla, nel Reggiano, dopo aver sfondato un paraurti in cemento. Tra le cause dell'incidente la più probabile** è un errore nelle comunicazioni tra sala operativa e macchinista, con errato instradamento su un binario tronco. Il 29enne macchinista, illeso nel ribaltamento del locomotore, viene trasportato in ospedale in stato di shock. Intervengono anche i tecnici dell'Arpa per la fuoriuscita di gasolio dal locomotore.

4 gennaio - Torino Smistamento, rogo sulle vetture abbandonate, un morto



Il cadavere carbonizzato di un uomo della presunta età di 60 anni, viene trovato dai VvF all'interno di una vettura vuota di

Trenitalia nello scalo di Torino Smistamento. Si tratta di un clochard che alloggiava sulla vettura stessa, danneggiata da un incendio innescatosi all'1.04 della notte, che coinvolge vetture e vagoni letto abbandonati, su cui da tempo vivevano dei clochard.

5 gennaio - Licata, a fuoco il FV

Intorno alle 19 si sviluppa un incendio nel fabbricato viaggiatori della stazione di Licata; le fiamme divorano il primo piano e il tetto della stazione; l'allarme viene dato da alcuni residenti della zona.

7 gennaio

- Livorno, scoppio e principio d'incendio su 403



Alle 12.30 un principio d'incendio si sviluppa sul locomotore (E403) dell'IC 510 Salerno - Torino alla ex stazione de La California nei pressi di Bibbona (Livorno), sulla linea Tirrenica. All'inizio uno scoppio, dovuto probabilmente ad una massa riguardante il motore 4. poi la cabina di guida si riempie di fumo ed interviene il freno a molla. Il fuoco viene domato rapidamente dai VvFf. In corridoio rimane un buco ed una copiosa perdita d'olio. Trasbordo per i 400 viaggiatori dopo due ore e mezza; una viaggiatrice soccorsa dal 118 per malore. I VvFf devono anche intervenire a ripulire i marciapiedi invasi dai detriti e spezzare i lucchetti di chiusura del sottopassaggio.

- Adriatica, allarme bomba

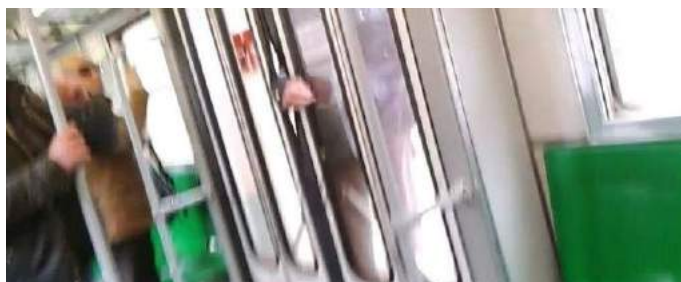
Alle 14.25 una telefonata anonima annuncia la presenza di un ordigno in galleria tra Vasto San Salvo e Porto di Vasto. La circolazione treni viene sospesa tra Termoli e Pescara su indicazione dell'Autorità Giudiziaria per consentire i controlli, dopo i quali, verificato il falso allarme, riprende.

9 gennaio - Arcore, malore alla guida

Ennesimo caso di malore ad un macchinista Trenord. Durante la condotta del treno 24680 da Bergamo a Milano PG, in arrivo ad Arcore il macchinista accusa nausea e vertigine con conseguente vomito. Viene soccorso e ricoverato in ospedale per gli accertamenti del caso. Per Trenord si tratta del quinto caso in meno di sei mesi (quattro macchinisti ed un capotreno), in tutti fortunatamente è stata raggiunta la stazione per i soccorsi.

10 gennaio

- Labaro, treno viaggia con uomo incastrato nella porta



Alle 12 sul treno urbano per Montebello (Ferrovia Roma-Nord) all'altezza della stazione di Labaro, un uomo rimane incastrato all'esterno in una porta col treno in movimento. I passeggeri tentano inutilmente di azionare l'allarme ma le manovelle si staccano. Finalmente riescono a far arrestare il treno ed il macchinista disincastra l'uomo sotto shock".

Un viaggiatore posta il video su FB:

www.romatoday.it/cronaca/uomo-incastrato-roma--viterbo.html

- Rho Fiera, ancora un macchinista Trenord in ospedale

Il 42enne macchinista alla condotta del treno 23014 da Treviglio a Varese, in arrivo nella stazione di Rho Fiera avverte i sintomi di una forte ansia (tremori e battito cardiaco accelerato); soccorso, viene ricoverato in ospedale.

Sesto caso in meno di sei mesi, ancora una volta è riuscito a raggiungere una stazione.

14 gennaio - Treviso, malore ad un capotreno, regionale soppresso

Intervento del 118 in stazione a Treviso a seguito del malore di un capotreno. Il personale medico lo trasporta al vicino ospedale per accertamenti.

Ne deriva la soppressione del treno 5680 Treviso-Vicenza delle 15.39 e corrispondente ritorno 5683 Vicenza-Treviso.

15 gennaio

- Roseto, ancora un principio d'incendio su un loc IC



Poco prima delle 12 sul locomotore dell'IC 603 Bologna - Lecce avviene un principio d'incendio tra le stazioni di Roseto

degli Abruzzi e Pineto. Il treno viene fermato e il principio d'incendio spento; gli oltre cento passeggeri vengono trasbordati a bordo di un altro convoglio.

Intervento sul posto sono intervenuti i tecnici di Rfi, i VvFf e la Polizia.

- Trasta, operaio ferito nel cantiere del Terzo valico

Un operaio 53enne si ferisce gravemente all'interno di una galleria durante i lavori notturni nel cantiere Tav a Trasta in Valpolcevera. Secondo quanto ricostruito avrebbe riportato lo schiacciamento del braccio finito rimasto bloccato in un macchinario. L'operaio rischia l'amputazione parziale di una mano.

20 gennaio

- Piedimonte, incidente al PL

Nelle prime ore del mattino un convoglio dell'Alifana diretto a Napoli investe un camioncino al primo PL tra Piedimonte Matese e Alife; probabile il mancato rispetto del segnale lato strada da parte del conducente del camioncino, ferito lieve.

- Napoli, a fuoco un regionale



Un regionale partito da Napoli alle 9.04 e diretto a Caserta prende fuoco; una coltre di fumo bianco in poco tempo invade le carrozze di testa rendendo l'aria irrespirabile. Evacuati i passeggeri.

www.napolivillage.com: «Una delle dipendenti in divisa blu ha preso a urlare: "Scendete tutti, scendete tutti". Poi rivolgendosi al collega ha detto: "Cazzo qui ci vuole l'estintore, vedo le fiamme". Ho sentito il macchinista urlare: "non riuscivo a sfrenare".»

- Oleggio, auto contro treno al PL

Alle 16.20 un'auto sfonda le barriere di un PL tra Oleggio e Vignale (linea Arona – Novara) e viene urtata dal treno in transito. Ferito il conducente dell'auto, probabilmente colto da malore. Circolazione sospesa per un'ora e mezza.

26 gennaio - Genova, secondo l'Asl la Tav non c'entra con lo smottamento

La stampa riporta la notizia che la prima relazione degli ispettori Asl competenti sul territorio consegnata al magistrato escluderebbero i nessi tra il cantiere del Terzo Valico e la frana che investì il Frecciabianca facendolo deragliare nei pressi di Bivio Fegino, sulla rampa dei Giovi, nelle giornate dell'alluvione dello scorso ottobre a Genova.

27 gennaio - Varese, vandali in azione



Alle 18 vandali in azione sul regionale 67 partito da Milano e diretto a Laveno: sedili divelti e lanciati, danni per 10mila euro. Poi azionano il freno d'emergenza a Barasso e si allontanano indisturbati. La scena viene ripresa e finisce in rete. Tre giorni dopo il gruppo di quattro giovani viene identificato e due di loro denunciati.

Trenord: Sono trascorse poche ore e gli autori dell'increscioso atto vandalico avvenuto martedì sera ai danni del treno 67 di Trenord (Milano Cadorna 17.49 - Laveno Mombello 19.22) - e che ieri ha fatto il giro del web - sono stati fermati ed identificati. «Siamo estremamente soddisfatti per la riuscita di questa indagine e desideriamo congratularci per la rapidità con cui l'Arma dei Carabinieri, supportata ininterrottamente dalla nostra Security, nel giro di 24 ore ha individuato i responsabili dell'atto vandalico compiuto a bordo di un nostro treno. Lo dobbiamo alla tranquillità dei nostri Clienti e alla serenità dei nostri Colleghi che trascorrono una parte significativa della loro vita in treno. Ora auspichiamo una pena esemplare, a cui affiancheremo una congrua richiesta di risarcimento danni.»

Per visionare il video:

<http://www3.varesenews.it/tv/index.php?vid=8426>

30 gennaio - A8, operaio FNM muore al rientro dal lavoro

Nella notte, nel tratto tra Castellanza e Legnano dell'A8, l'operaio 28enne Stefano Cairoli, di Fino Mornasco, dipendente di Trenord, muore alle 3.30 in un incidente in cui sono coinvolti altri tre operai, tutti dipendenti delle Ferrovie Nord Milano di ritorno dal turno di lavoro. Erano a bordo di un furgoncino che viaggiava in direzione Milano: il mezzo prima sbatte contro un guard rail e poi si ribalta. L'uscita di Castellanza viene chiusa, i VvFf intervengono per estrarre dalle auto i feriti. Per il 28enne nulla da fare.

5 febbraio - Manziana, frana, deraglia treno

Nelle prime ore del mattino una frana sui binari nei pressi di Manziana, causata dal maltempo, sulla linea FI3 Roma-Viterbo provoca il deragliamento di un treno materiale vuoto. La circolazione viene sospesa fra Capranica e Bracciano. Nessun ferito.



7 gennaio - Fortezza, deraglia merci RTC

Alle 6.10 il locomotore e le prime due vetture del treno 43121 proveniente dal Brennero e diretto a Verona QE deraglia nei pressi di Fortezza. Nessun ferito.

Il treno trasportava anche merci pericolose, fortunatamente non si registrano fughe. Linea interrotta. Un episodio simile accadde a Bressanone (6 giugno 2012), in quel caso il fatto fu dovuto ad una manutenzione inadeguata delle ruote dei carri.



DAL MONDO

Les Franqueses (E) . Un albero caduto sui binari per il forte vento ha fatto deragliare un convoglio tra Les Franqueses e Centelles (Barcelona). L'albero ha sfondato la testata ed ha sventrato la cabina. Ferito grave il macchinista.



Bangladesh, gennaio 2015

Le fortissime proteste che stanno paralizzando il paese hanno bloccato anche le ferrovie. Nella foto, una capretta passeggia accanto ad una donna e un bambino che dormono sul marciapiede in attesa di un treno che non c'è



USA, 3 febbraio 2015

Sette morti nell'investimento ad un PL di un SUV da parte di un treno Harlem Line out di Grand Central Terminal (stato di New York) ad un PL; dopo un'esplosione il treno ha preso fuoco.



Tuscaloosa, Alabama

Ogni giorno lunghissimi treni di ferro cisterne cariche di merci pericolose attraversano un ponte di legno sul Black Warrior River costruito 116 anni fa, che è in condizioni precarie. Accesissimo il dibattito sui rischi enormi per la popolazione.



A Zurigo il tram fa paura ...

"Di solito i nostri clienti sono meno burrascosi ed entrano dall'ingresso principale."

Così il direttore della Coop di Zurigo che il 30 dicembre s'è visto sfondare la vetrina da un tram deragliato in curva (foto a sinistra). Il 9 gennaio, invece replica ... tram contro camion (foto sopra).

SVIZZERA

I parenti del macchinista deceduto a Granges-Marnand denunciano le FFS

Ricorderete (CR21) l'incidente di Granges-Marnand del 29 luglio 2013 dove due treni si scontrarono frontalmente sulla linea a binario unico a causa dello Spad di un treno regionale; il macchinista dell'altro treno, il 24enne Jonathan, morì e 26 passeggeri rimasero feriti. Ora i parenti del macchinista deceduto hanno depositato una denuncia contro le FFS. L'azione è stata basata principalmente sulla relazione finale del Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SUST), le cui conclusioni si soffermano su carenze di sicurezza nel sistema: ovvero, l'incidente avrebbe potuto essere evitato se le FFS avessero adottato le misure necessarie attrezzando i segnali di un sistema di frenatura automatica in caso di superamento indebito. Il macchinista che ha volato il segnale a via impedita, che verrà processato, mentre le FFS potrebbero essere incriminate, anche se finora il giudice non s'è pronunciato in tal senso.



In pigiama contro i tagli ai treni notte



Zurigo, 20 gennaio. Gli attivisti dell'associazione umverkehr protestano in pigiama sui marciapiedi della stazione contro il taglio dei treni notte internazionali



12 dicembre 2014. Il trenino in viaggio tra Nyon e Morez (Vd, Svizzera) centra un'auto al PL senza barriere, la trascina per 60 metri e deraglia. Nessun ferito.

----- Linea Rifredi - Roma DD -----
 4) Tra le Località di : FI CAMPO MARTE - 1°Biv.Orte Nord
 Dalle ore 06.00 del 22/11/2014 come da CT delle DTP di FIRENZE n 11/2014 e BOLOGNA n15/2014 in vostro possesso ; Il Posto Centrale CTC del tratto di linea DD FIRENZE C MARTE-1° Bivio Orte Nord e relative interconnessioni e' spostato a BOLOGNA. A seguito di cio' tale tratto di linea diventa di competenza del Dirigente Centrale Coordinatore Movimento di Bologna. Rimane a Firenze CM il posto centrale CTC del tratto di linea LL PM ROVEZZANO(e)-ATTIGLIANO(i).
 ----- Linea Rifredi - Roma LL -----

UN DCO PER LA DD E UNO PER LA LL (uno per domarli e uno per incatenarli...)

Dal 22 novembre sulla Firenze-Roma ci sono due cervelli che regolano la circolazione dei treni. Due meglio che uno? Per la linea AV è stato trapiantato a Bologna, che già aveva giurisdizione anche per il tratto AV BO-FI, per la linea tradizionale è rimasto nel cranio di Firenze CM. Da almeno dieci anni, dicono gli addetti ai lavori, questa decisione covava in RFI e sancisce oggi, a cavallo del 2015, un'opzione organizzativa per tipologia di linea anziché un'intelligenza di gestione per area. In altre parole questa operazione, che rende omogenea la più antica tratta di raddoppio (fine anni '70) alle più recenti RM-NA, BO-MI e FI-BO, restituisce il consolidamento definitivo della AV come linea dedicata (esclusiva) dopo aver consumato l'uccisione edipica del modello promiscuo di gestione del traffico, che sopravviveva appunto unicamente tra FI e RM. Se quest'ultimo consentiva di spostare i treni sull'una

linea piuttosto che sull'altra ovviando a guasti e ritardi, o consentendo agli IC una percorrenza da supplemento o una diversificazione del trasporto regionale, adesso ognuno starà sulla traccia per cui l'impresa ha pagato. Non c'è niente di tecnico in ciò, solo decisione politica. Politica del trasporto pubblico depresso dal mercato. Presto le due linee non saranno più *affiancate*: presto sarà installata sulla DD l'alimentazione a voltaggio di 25kv e in vece del blocco il distanziamento satellitare che impediscono ai treni merci, IC e REG di metterci piede. Altro che Alta Capacità: da Milano a Napoli ci sarà un'unica infrastruttura senza stazioni solo per treni AV ma pagata salatamente da tutti i contribuenti; una canna di fucile, dicono, ma diretta puntata alle tempie del trasporto pubblico dato che le cifre degli investimenti (95%) stanno all'inverso circa del numero degli utenti del servizio. Una piega che indirizza risorse nazionali verso scopi di utile privato e ai danni dell'utenza.

E del lavoro. E' bensì vero che il CTC-DCO è un regime di circolazione in telecomando che come tale può virtualmente essere svolto in remoto cioè senza essere a contatto con i binari, e anzi nasce come livello tecnologico che rende superflui, nella regolarità di esercizio, il presenziamento umano delle stazioni, dei posti di blocco e degli altri enti di linea; tuttavia quanti treni, quante squadre lavori, quante precedenze e incroci, quanti degradi, quanti nodi di traffico possono essere gestite da un paio d'occhi? E il coordinamento di linee parallele ma interconnesse è meglio che faccia capo ad un punto centrale oppure a terminali con sedi diverse che per parlarsi devono ogni volta alzare il telefono? Tutto ciò è buona politica della mobilità o risponde ad altro?

A chiarirlo o quantomeno a rendere trasparente il processo non sono bastate le interrogazioni parlamentari (M5S, il PD pur disponibile ha fatto confusione con un'analoga interrogazione del 2005) né le visite degli assessori alle sale di comando e controllo, e neppure le rassicurazioni delle istituzioni territoriali ai comitati dei pendolari che periodicamente si affacciano sulla stampa. Un assessore toscano disse, anni addietro ad una delegazione di rappresentanti del lavoro che spariva dal territorio, che a lui importava che i treni passassero, il come è affare delle imprese. L'attuale invece non ha compreso come la sparizione di questi nodi lavorativi ancorati al territorio faccia lentamente perdere anche all'istituzione locale da lui rappresentata la reale capacità d'intervento presso il gestore dell'infrastruttura.

I lavoratori della sala si sono dati da fare, riuscendo a



compattare sui temi e le rivendicazioni una volontà unica. Nella loro riflessione si è fatta lentamente strada la consapevolezza di dover intervenire in modo diretto. Hanno scritto documenti, lettere e piattaforme. Hanno scioperato sia da soli che all'interno di mobilitazioni per vertenze più ampie. Hanno costituito delle casse di sciopero per redistribuire su tutti gli oneri, anche su quelli il cui turno non ricadeva di volta in volta nella specifica azione. Hanno costretto i vertici di RFI a sostituire gli scioperanti per tutta la durata delle astensioni lavorative. Hanno dato mandato alle RSU e alle OOSS che li rappresentano per intavolare una trattativa con le loro analisi, cifre, controdeduzioni e argomenti formalizzati in assemblea. Hanno stabilito la mediazione accettabile prima di consegnarla alla gestione del negoziato. L'andamento di questo è stato tuttavia fortemente condizionato dal fatto che nella precedenza cronologica il DCO della linea di Siena (SI-Chiusi, SI-Empoli, SI-GR) era già stato spostato su Firenze CM con la contrarietà dei lavoratori ma di fatto passato senza poter neanche intervenire sulle modalità. Poi altrettanto è successo per il DCO della doppia linea su Borgo S. Lorenzo, ma questa volta, aprendo la discussione, è stato possibile limitare i danni (sebbene il trasferimento a Campo di Marte si sia realizzato) riprendendo anche i termini di quello di Siena. Sebbene la mobilitazione non sia stata capace di uscire dalle mura della sala, come spesso avviene nell'ampia ferrovia in cui queste mosse differenziali sono deliberatamente condotte a rendere le categorie reciprocamente sorde se non concorrenti, non riuscendo ad emergere se non per via istituzionale e non arrivando neanche ai pendolari -la saldatura con i quali è auspicabile per tutti i punti in comune (o in regione) che possono essere messi a disposizione-, comunque la lotta ha dato molti dei risultati che si erano prefissi i lavoratori circa le ricadute dell'operazione: i fabbisogni di personale sono stati congrui, permettendo di mantenere un livello di occupati senza forzature di trasferimento, sono stati calibrati gli orari dei turni e migliorate logistica e qualità del lavoro. Con i colleghi del DCO di Bologna i rapporti sono stati coesi nonostante la disparità delle sorti nel progetto ed ad un certo punto via FILT si è sostenuto la necessità di un tavolo unico che vedesse presente anche quegli attori emiliani. Ciò non si è poi attuato per comune tra azienda RFI e le altre sigle. Anche il tentativo di coinvolgere le sedi nazionali dei sindacati è andata a vuoto, nonostante l'invio di richieste tramite i regionali, per l'assenza di risposta dalle sedi romane.

Questo il punto attuale, poteva essere migliore o poteva essere peggiore, la mancata ricucitura con movimenti e soggetti portatori di interessi più ampi ha reso la resistenza senz'altro meno efficace, ma non può certo essere imputata ai lavoratori la devastante politica di privatizzazione del trasporto. Chi deve raccogliere le istanze è un'organizzazione del lavoro con una chiara visione dei processi di ristrutturazione ed una progettualità che dal lavoro come motore della trasformazione si rivolga alla costruzione della società, e che pure da queste esperienze tragga la materia del proprio progetto coinvolgendo così pariteticamente tutti i lavoratori nell'oltrepassamento delle specificità; le quali non sono differenze ma declinazioni in ambiti diversi dello stesso processo di micidiale deturpamento del convivere comune.

Correva l'anno 1993

La lotta dei ferrovieri della zona T.E. di Massa-Viareggio

Gli operai T.E. erano addetti alla manutenzione della linea elettrica. Questa vertenza, iniziata con lo sciopero del marzo '93 e conclusasi con una grande vittoria nel gennaio '94, è di grande insegnamento per tutti e ci insegna che con l'unità e la lotta si può vincere!

I fatti

Nell'impianto della zona T.E. di Massa-Viareggio già dal '86 c'erano stati accordi sindacali per evitare che il Capo Ufficio, con ordine scritto, cambiasse l'orario di lavoro anche per lavori già programmati da tempo.

Nelle notti 3-4 e 4-5 marzo '93 viene decisa la sostituzione di 2 deviatori nella stazione di Viareggio (lavoro programmato da dicembre '92) e i 7 lavoratori comandati (avvisati del cambio turno - lavoro notturno anziché a giornata - solo il giorno prima) aderiscono ad uno sciopero proclamato dalla Filt-Cgil e si rifiutano di presentarsi al lavoro anche a seguito ad un ordine scritto aziendale (oltretutto, essendo lavorazioni notturne, si intaccava la sicurezza e l'incolumità degli stessi lavoratori).

Dopo 10 giorni i 7 lavoratori ricevono la lettera di contestazione (per infrazione disciplinare), inviano le loro giustificazioni ma il 6 aprile sono colpiti ciascuno da 6 giorni di sospensione.

Di fronte a questo comportamento aziendale gravissimo i 6 lavoratori (1 aveva deciso di ricorrere in arbitrato) rispondono con la lotta: vengono proclamati, a partire dal 22-4, pacchetti di scioperi di 4 ore decidendo di volta in volta quali effettuare e quali no per impedire l'immediata sostituzione da parte di funzionari Fs. Questa forma di lotta costringe l'Azienda a trasferire in Versilia 22 ferrovieri del genio in funzione antis-ciopero.

Gli scioperi riscontrano una fortissima partecipazione (dal personale della circolazione treni alla biglietteria alla manutenzione). Fino al 2 maggio gli scioperi sono sostenuti da Filt e Fit e Fisafs, poi da maggio solo dalla Filt (la Uilt non aveva mai partecipato).

Si unisce alla protesta anche il "Comitato studenti pendolari" che, durante il presidio del 4 maggio a Pisa, solidarizza con i ferrovieri ingiustamente sospesi.

La lotta continua e c'è la volontà di lottare fino alla revoca delle sospensioni. Vengono proclamati altri scioperi (fino al 6 giugno) ed il 15 giugno viene indetto uno sciopero con presidio e manifestazione a Firenze sotto gli uffici della Direzione Compartimentale. Presidio riuscitissimo con la presenza anche dei macchinisti del Comu, dei delegati del Personale viaggiante di Firenze, degli operai dell'officina manutenzione locomotive (pochi giorni prima era morto un operaio in un incidente sul lavoro) e degli studenti del Comitato pendolari. Una delegazione viene ricevuta dal Direttore Compartimentale e si decide di nominare un arbitro irrituale a cui sottoporre l'esame della legittimità dei licenziamenti. Dopo un braccio di ferro sulla nomina dell'arbitro (la Società aveva proposto nomi impresentabili) e conseguente proclamazione di scioperi fino a settembre, finalmente i primi di settembre si raggiunge l'accordo sul nominativo (un docente di diritto di Firenze) che inizia lo studio della vertenza.

Finalmente il 18 gennaio '94 la sentenza definitiva: i licenziamenti sono illegittimi!!!



Ai lavoratori sospesi vengono riconosciuti tutti i diritti e restituite le trattenute nella busta paga di agosto.

Le considerazioni

Nonostante i lavoratori della T.E. avessero messo per scritto già dal '88 che avrebbero attuato forme di protesta (per esempio sciopero di 1 ora durante l'orario di lavoro) contro cambiamenti ingiustificati e unilaterali dell'orario di lavoro, da parte aziendale c'era stata un'evidente forzatura per "sfondare" il fronte: colpire i 7 lavoratori della T.E. (che avevano aderito ad una protesta sindacale contro un palese sopruso aziendale) era un atto intimidatorio contro chiunque alzasse la testa per reclamare i propri diritti. I lavoratori della T.E. erano estremamente determinati a non mollare fino alla revoca delle sospensioni, ma questa revoca è stata ottenuta grazie al sostegno di tutti gli altri lavoratori.

Era già in vigore la legge 146/90 che imponeva pesanti restrizioni al diritto di sciopero (preavviso di 10 giorni, servizi minimi da garantire, periodi di franchigia), ma la contromossa del '93 consiste nel proclamare pacchetti di scioperi per diversi giorni con tanto di preavviso decidendo, di volta in volta, quali effettuare e quali no, per impedire l'immediata sostituzione.

La fortissima adesione allo sciopero anche da parte degli altri settori (circolazione, biglietteria) è dovuta ad un fronte che ancora era unitario; infatti proprio dal '93 comincia lo spaccettamento e la divisionalizzazione dell'Ente Fs (che nel '92 era diventato Società per Azioni). Dallo stesso anno '93 comincia la distinzione tra servizi e infrastruttura che sfocerà nel 2000-01 nelle 2 società RFI (rete ferroviaria italiana) e Trenitalia. Questo spaccettamento societario si riflette anche sui lavoratori che, appartenendo a società diverse, manifestano un minore spirito unitario.

La trasformazione dell'Ente Fs in S.p.A. vuol dire anche aderire a logiche di impresa, quindi chiudere alcune linee, di scarso interesse commerciale ma di grande interesse collettivo, togliere il personale dalle stazioni accentrando la circolazione in grandi poli che gestiscono centinaia di chilometri, investire nei treni ad alta velocità a discapito del trasporto pendolare. L'unica logica è quella del profitto.

Ecco perché anche il 'Comitato pendolari' appoggia e sostiene la lotta in corso: gli studenti vedono abolita la tariffa ridotta per gli abbonamenti e si capisce che si sta 'viaggiando' verso un trasporto locale sempre più penalizzato e marginale, come purtroppo oggi stiamo verificando.

Quindi la lotta dei lavoratori T.E., che ha avuto risonanza anche a livello nazionale, ha avuto esito positivo grazie a tutti questi fattori, grazie alla straordinaria mobilitazione, al sostegno ed alla partecipazione: uniti si vince!

Riccardo Antonini, il ferroviere attualmente licenziato ingiustamente dalle ferrovie per la sua lotta a fianco dei familiari della strage di Viareggio, ha scritto un libro su questa vicenda *"La lotta dei ferrovieri in Versilia. Una vittoria dei lavoratori"* per divulgare, far conoscere la vicenda e sottolineare come l'unità nella lotta può condurre alla vittoria.

Viareggio: il punto

Abbiamo chiesto a Daniela Rombi, presidente dell'Associazione dei familiari "Il mondo che vorrei" di farci il punto del processo (procedimento giudiziario) sul disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009

A giugno 2010, un anno (!) dopo il disastro del 29 giugno, finalmente abbiamo saputo chi erano gli indagati. Poi l'incidente probatorio che è terminato il 4 novembre 2011; c'è stata poi l'udienza preliminare, terminata il 18 luglio 2013 con il rinvio a giudizio di 33 persone, fra cui Moretti, AD di Ferrovie, Elia Ad di Rfi, Soprano AD di Trenitalia, e 9 società, con le imputazioni di incendio colposo, disastro ferroviario colposo, l'incendio colposo, l'omicidio e le lesioni colpose plurime.

Ad alcuni imputati sono state contestate anche violazioni delle norme sulla sicurezza sul lavoro.

Il dibattimento è iniziato il 13 novembre 2013 e sono in programma udienze per tutto il 2015 (con la cadenza di una la settimana, ogni mercoledì), quindi si presume che il verdetto di 1° grado si abbia nei primi mesi del 2016... Com'è lontano... 7 anni per avere il primo grado!

In questi anni sono accadute tantissime cose: perché noi familiari non siamo mai stati a casa a piangere e ci siamo sempre mobilitati con Assemblea 29 giugno per gridare il bisogno di VERITA' GIUSTIZIA E SICUREZZA sulla strage ferroviaria di Viareggio. Siamo stati più volte minacciati e ricattati, neanche troppo velatamente, per il fatto che il nostro processo potesse essere spostato "perché non c'è la serenità necessaria per il collegio giudicante", di giudicare. Sarebbe un duro colpo per noi familiari ma per tutta Viareggio, spostarsi in un'altra città per ogni udienza sarebbe gravoso per tutti ma anche impossibile per alcuni e poi la Procura di quella nuova città non saprebbe niente di quanto accaduto, dovrebbero ricominciare tutto da capo...una tragedia!

Ma c'è un'altra spada di Damocle che pende su di noi e su tutto il procedimento: credo un anno fa, poco dopo l'inizio del dibattimento, i legali di due società tedesche fecero ricorso al Tar toscano in quanto non ritenevano giusta l'assegnazione di questo procedimento al collegio che lo sta conducendo; ebbene, pochi giorni fa il Tar ha risposto che tale ricorso non rientra nelle sue competenze ma deve essere giudicato dal giudice penale; in effetti nell'udienza dell' 8 gennaio 2014 il Giudice Boragine "sentenziò" che tutto era a posto e si poteva continuare.

Ma questo significa che nel futuro processo d'Appello e poi in Cassazione la controparte potrà, per ogni grado di giudizio, ripresentare questo ricorso e magari ci sentiremo dire, in Cassazione o tempo prima: "E' vero, quel Tribunale non vi toccava, non doveva giudicare la vostra strage, non è valido niente, dovete rifare tutto con il tribunale giusto!" INACCETTABILE, semplicemente: neppure pensabile!

D'altra parte, all'inizio, alcuni avvocati della controparte dissero al giudice che "era di Viareggio, andava a giocare a calcetto con alcuni avvocati del posto, come avrebbe potuto giudicare serenamente?" Che hanno fatto, l'hanno seguito?

Questo giudice, a parer nostro, sta conducendo abbastanza bene il procedimento: o meglio fa parlare moltissimo la controparte e stenta a stopparli, ma questo possiamo capirlo: un giorno non potranno

certo accusarlo di non averli fatti parlare!

Una importante cosa che non gli perdoniamo è che non ha fatto accedere alle udienze le telecamere: questo processo, che ha una importanza nazionale sia per ciò che è accaduto, sia perché si parla di SICUREZZA del trasporto di bombe che viaggiano fino a 100 Km/h (solo a Viareggio entrano a 50 Km/h). Perché tutti i media e trasmissioni ad hoc parlano e straparano di ogni caso di morte che avviene e della morte di 32 persone non se ne parla mai? Perché del caso Concordia ogni giorno veniamo aggiornati anche di particolari futuri e della strage di Viareggio mai ne sentiamo parlare a livello nazionale? Il non sapere ci fa pensare male, e a pensare male a volte ci si indovina!

In questi 5 anni e mezzo, abbiamo fatto tante cose, tante battaglie per ottenere giustizia e non siamo ancora a niente. Uno dei risultati più importanti raggiunti è stata la "Legge Viareggio", sulla scia della "legge Linate". Erano morti anche padri, madri, chi provvedeva alla famiglia e da subito ci fu la necessità di provvedere al sostentamento di queste famiglie con figli da crescere; ma, cosa altrettanto importante, c'erano le assicurazioni che ci corteggiavano per risarcirci e farci uscire dal processo e noi non volevamo questo! D'altro canto sapevamo che per affrontare un processo di queste dimensioni, ci volevano tanti, tanti soldi! Allora abbiamo iniziato una strenua battaglia che ha portato i suoi frutti (ha contribuito l'interessamento di alcuni rappresentanti politici della nostra zona, la Versilia): dopo poco più di un anno, nel luglio 2010, la legge fu approvata e successivamente furono approvate anche alcune modifiche che inizialmente avevano escluso alcuni familiari. Sicuramente questa è stata di grande aiuto per tutti, chi ha voluto ha potuto scegliere di non accettare i risarcimenti e rimanere parte civile nel processo. Una cosa importantissima, perché Ferrovie non è abituata ad avere davanti familiari che non si piegano.

A Viareggio non sono morti i macchinisti (e a loro non poteva quindi essere data la responsabilità, come tante altre volte accaduto), hanno avuto di fronte tanti familiari che sono parte civile nel processo (prima non era mai accaduto), e ferrovieri e cittadini che insieme ai familiari si fanno vedere e sentire: questa è Assemblea 29 giugno, che mai ci ha lasciato soli ma che combatte insieme a noi: per questi e altri motivi crediamo che per ferrovie il processo di Viareggio non sia una passeggiata come altri in precedenza, dove avevano gli uomini giusti ai posti giusti. E' vero che nell'incidente probatorio per la strage lo avevano, ma sono stati smascherati!

Già, quell'incidente probatorio, dove uno dei periti del Giudice delle indagini preliminari (Gip) non ha dichiarato (allo stesso giudice), quando ha accettato l'incarico, che tramite l'università aveva un rapporto di lavoro con RFI, un'azienda indagata nel procedimento! Questo sì che è conflitto di interessi! Sappiamo che Riccardo Antonini, dipendente di Rfi, è stato licenziato per "conflitto di interessi" con l'azienda i cui AD sono imputati per la strage. Licenziato per il contributo dato ai familiari nella ricerca della verità.

Un incidente probatorio dove abbiamo ascoltato dall'altro perito del Gip (erano due) che è meglio una misurazione ad occhio anziché con appositi strumenti! Un incidente

probatorio macchiato da troppi momenti oscuri come questi che ha prodotto una relazione a pro degli imputati e che ha il suo peso, ma che noi sappiamo essere una relazione assolutamente "ingiusta" e "falsa"!

Abbiamo subito tante umiliazioni: abbiamo scritto 3 volte a Napolitano per essere ricevuti, dopo che a L'Aquila il 6 aprile 2011 ce lo aveva personalmente promesso, ma mai ci ha ascoltato.

Siamo sempre "blindati" quando ci muoviamo, neanche fossimo noi i delinquenti che devono rispondere alla giustizia; e la cosa più grave, se solo questa fosse, lo Stato italiano si è sottratto ad essere parte civile nel nostro processo, ha preferito tanti soldi anziché schierarsi dalla parte dei familiari, per un giusto processo, per avere giustizia! Questo per noi è stato un fatto inaudito, che ci ha veramente deluso e ci ha fatto definitivamente capire che siamo soli, che ci hanno lasciati soli, per loro non contiamo niente, non contano niente 32 vite bruciate nella sicurezza delle loro case, ma vale molto di più il dio denaro ed essere dalla parte dei poteri forti, le ferrovie!

L'ultimo colpo, ma solo in ordine di tempo: **tra poco ci sarà la prescrizione per il reato di incendio colposo!** Ma sapete cosa significa questo? Che non saranno giudicati per questo reato, che nessuno risponderà di come sono morti i nostri cari.....ma di cosa sono morte 32 persone? Di cosa è morta Emanuela o Lorenzo o Federico....di cosa sono morti tutti? Questa possibilità personalmente mi manda fuori di testa, non riesco a capacitarmene.... hanno voglia gli avvocati a dirmi che al fine delle pene potrebbero essere uno o due mesi in più o in meno... voglio che paghino fino all'ultimo secondo, non posso concepire altro... non può essere possibile.

A questo proposito vogliamo fare una manifestazione a Roma del Comitato Nazionale "*Noi non dimentichiamo*" (che raccoglie tante tra le più grandi stragi di questo nostro paese), raccoglierci tutti insieme per urlare a chi dovrebbe tutelarci e governarci che la prescrizione, nei reati di queste stragi, non deve assolutamente esistere, non deve esserci un momento in cui ci dicano "non è successo un incendio, non è successo niente" ... e perché è morta Emanuela? E' morta col 98% di ustioni sul corpo... Solo perché la giustizia fatica a camminare, è lunga per troppi motivi... e gli avvocati della controparte da sempre cercano in ogni modo di allungare i tempi di questo procedimento... non si può far passare il tempo per poi sentirci dire "questo reato è prescritto".

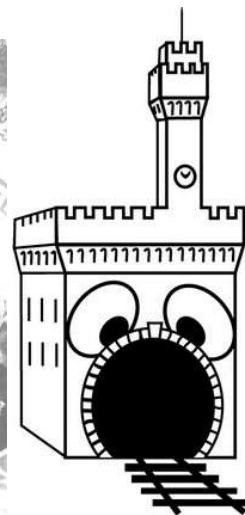
La prescrizione è un modo come un altro per non essere giudicati, ma sicuramente è un modo per dire: giustizia non è stata fatta!

Io mi immagino questo: nel 1° grado pare che l'incendio colposo ci sia, quindi nella sentenza ci saranno tutti i reati; nel 2° l'incendio non ci sarà più (e non so ancora se altro sparirà); nel 3° la Cassazione dirà: "ma quel collegio non era quello giusto per fare questo processo... niente è valido, dovete ricominciare tutto da capo"!

**VOI COME VI SENTIRESTE?
COSA FARESTE?**

INTERVISTA CON I NOTAV FIRENZE

Abbiamo incontrato alcuni esponenti dell'Associazione NO TAV di Firenze. Tra gli altri alcuni ferrovieri ed ex ferrovieri ne fanno parte. Come sempre la loro esposizione è competente, aggiornata, capace tanto di scavalcare i limiti prospettici che spesso il ferroviere ha nella propria specifica mansione, fino a ricollegare i temi con quelli più ampi del senso e del progetto politico per una mobilità generale, nel contesto nazionale ed europeo.



CubRail: *Ma non vi piace proprio il treno? Il mezzo di trasporto di massa più ecologico?*

NoTav: L'atteggiamento più ecologico sarebbe la prevenzione delle necessità di spostamento, favorendo la vicinanza tra residenza e luogo di lavoro, cioè una politica urbanistica che è esattamente l'opposto di quanto sta accadendo, cioè l'espulsione dalle grandi città dei ceti medio bassi che sono divenuti pendolari.

Comunque siamo strenui sostenitori del trasporto pubblico, in particolare su ferro. Ma il sistema di "Alta Velocità" adottato non favorisce assolutamente il trasporto pubblico di massa, è anzi un trasporto pubblico di élite sovvenzionato generosamente da risorse collettive. I viaggiatori su AV sono circa il 10% e molti di questi sono obbligati ad usare questi treni costosi dalla mancanza di alternative.

CR: *E andare veloci, intensificando i collegamenti e ravvicinando i luoghi non vi pare progresso? La vostra protesta viene assimilata dai detrattori a quelli che restavano seduti sul cavallo considerando la macchina a vapore prodotto del demonio. Per converso viene istituito il parallelo della linea AV con lo sviluppo delle vie di comunicazione che hanno sostenuto l'espansione della civiltà.*

NT: Miti come quello della "velocità" ormai non rappresentano più alcuna modernità; così poteva essere quando il futurismo esaltava ogni tecnicismo in maniera acritica. Oggi ben altri dovrebbero essere i criteri che connotano la modernità del XXI secolo: compatibilità, sostenibilità, riuso, efficienza, condivisione, cooperazione. Il treno come motore di civiltà oggi non ha più senso, dovrebbe invece essere inteso come strumento di sostenibilità ambientale e sociale. Ciò di cui cianciano i profeti pro TAV sono valori ottocenteschi, basati sulla non coscienza dei limiti del pianeta. Si tratta di propaganda di bassissimo profilo culturale.

Ci sarebbe da riflettere anche sulla modernità che nell'800 ha guidato la costruzione delle linee ferroviarie: il caso più emblematico è quello degli Stati Uniti, dove alla penetrazione del treno corrispondeva il genocidio dei pellirosse.

CR: *Perché pensate che i TAV siano una cosa separata come sistema dal resto della continuità del trasporto su treno, perché non la considerate la punta più avanzata?*

NT: Non è che noi "pensiamo" che il sistema TAV sia separato dal restante servizio universale; è uno dei principi

fondamentali su cui si basa questo modello TAV, quello che impone la separatezza. Direi che è il dogma fondante di questa fede contemporanea in una "velocità" astratta, scollegata dalle necessità sociali.

Nella concezione stessa del modello TAV affermatosi c'è un enorme equivoco e che ha portato, per esempio, l'Unione Europea a parlare di "corridoi" ferroviari. Oggi il treno non ha la funzione principale di collegare territori lontani; in questo è ormai superato dall'aereo. La funzione delle ferrovie dovrebbe essere quella di creare "reti" di trasporto, soprattutto concentrandosi sulle necessità di mobilità in ambiente urbano, suburbano, comunque nel raggio di poche centinaia di chilometri. È lì che c'è la più alta richiesta di trasporto. Comunque che i "corridoi" siano solo delle trovate propagandistiche lo dimostra il fatto che i treni internazionali e quelli a lunga percorrenza, in particolare quelli notturni sono in via di progressiva soppressione nelle politiche delle imprese. L'alta velocità è ormai uno specchietto per le allodole che si presenta come uno sviluppo delle ferrovie, ma che in realtà le sta distruggendo. Non dimentichiamoci che spesso ai vertici delle imprese che gestiscono e costruiscono l'Alta Velocità ci sono manager che vengono dal settore automobilistico; questo è evidente in particolare in Germania e in Italia (dove il modello TAV è stato imposto dalla FIAT).

CR: *Sì ma non vi pare che il collegamento nord-sud sia ancora molto importante per la storia e l'attualità italiana? pensate che sia meglio prendano l'aereo?*

NT: Certamente il collegamento nord sud è importante, ma è assurdo pensare di collegare la Sicilia con la Lombardia tramite AV; sarebbero proprio i treni notturni una valida alternativa all'aereo. Ma bisognerebbe rivedere completamente la politica delle tariffe e delle sovvenzioni. Nella situazione attuale la scelta dell'aereo è addirittura più economica!

CR: *Non vi piacciono nemmeno gli elettrotreni di più recente costruzione? ovvero è la sola infrastruttura che ricade sotto la vostra critica o anche la tecnologia dei rotabili?*

NT: Le tecnologie in sé non sono un problema, ma l'uso che ne viene fatto. Nessuno è contrario alla velocizzazione di linee e treni! La nostra critica non è certo sui mezzi, anche se abbiamo feedback non troppo positivi sulla comodità degli ultimi elettrotreni, in particolare in seconda classe. La tecnologia del pendolino, nonostante alcuni problemi che si erano posti sull'usura delle linee, è stata un grosso successo

dell'industria italiana. Ma da noi si è vista quella tecnologia soprattutto in chiave di “alta velocità”, mentre in tutto il mondo viene utilizzato il brevetto anche per velocizzare i treni dei servizi regionali.

Siamo molto perplessi anche sulla rincorsa ossessiva di maggior velocità; gli ultimi elettrotreni dovrebbero viaggiare a 360 km/h. Lo ribadiamo, i treni non hanno bisogno di inutili record, ma di affidabilità, di velocità di sistema.

Non si tiene nemmeno conto dei costi di esercizio e dell'usura dei materiali man mano che le velocità aumentano: vale la pena arrivare cinque minuti prima con costi vertiginosi? In Germania è stato fatto uno studio tra velocità dei treni, efficienza del trasporto, compatibilità economiche ed è risultato che la velocità consigliata sarebbe di 220 km/h; oggi i treni ICE viaggiano a quella velocità massima in un sistema che è ancora efficiente ed affidabile. In Italia si sono costruite le nuove linee addirittura con tensioni elettriche diverse, irrigidendo il sistema complessivo e senza tener conto dei costi alti e dei benefici bassi. Ci pare che nel modello TAV italiano ci sia molta ideologia e poca tecnologia.

CR: *Cosa rispondete all'argomento di chi dice che il sistema TAV porta comunque lavoro?*

NT: Il lavoro di cui il servizio TAV ha bisogno è lo stesso dei vecchi Intercity. Si è cambiata la tecnologia, ma nuovi posti di lavoro non si sono creati, anzi la contemporanea riduzione del servizio universale ha visto una complessiva contrazione dei posti di lavoro. Il caso più emblematico sono i licenziati dei treni notturni, buttati per strada dall'oggi al domani con un cinismo indegno. Nuovi posti si avrebbero se ci fosse un allargamento dei servizi offerti; se si sviluppasse il servizio dei treni regionali, suburbani, metropolitani, treni/notte, merci, navette per TIR si avrebbe davvero crescita.

Se ci si riferisce poi ai posti di lavoro dovuti ai cantieri per la costruzione delle infrastrutture questa è una colossale bufala. Le grandi infrastrutture, come lo scavo di gallerie, hanno bisogno di un'alta componente tecnologica, non di molti posti di lavoro. L'uso di queste tecnologie richiede un cospicuo investimento di capitali, garantisce un notevole ritorno in profitti per le imprese di costruzione, ma relativamente pochi posti di lavoro; non a caso le infrastrutture proposte e progettate sono spessissimo gallerie. Potenziamiento tecnologico e velocizzazione delle linee creerebbero, a parità di investimenti realizzati, molti più posti di lavoro fin dai cantieri. Ma le “grandi opere inutili e imposte” rispondono unicamente alle esigenze di profitto del sistema imprese/banche.

CR: *Non si tratta comunque di un utile forma keinesiana di massiccio intervento pubblico che pur indebitandosi pompa liquidità ed occupazione verso il basso, tanto più in tempi di crisi?*

NT: ottima domanda che ci consente di fare chiarezza. Le politiche keinesiane avviate negli anni '30 per uscire dalla crisi di quel periodo avevano caratteristiche totalmente diverse da quelle attuali; si ponevano l'obiettivo soprattutto di redistribuire ricchezza per rilanciare un mercato in crisi, creare infrastrutture finalizzate a garantire nascita di nuove attività. L'esempio più famoso sono le dighe realizzate da



Roosevelt sul fiume Tennessee: quelle opere crearono tantissimi posti di lavoro, in una zona depressa degli USA, già nella fase di cantierizzazione, consentirono la produzione di energia elettrica (posti di lavoro anche ad opera conclusa), favorirono lo sviluppo dell'industria siderurgica con ulteriore creazione di lavoro.

Le linee TAV e l'inflazione autostradale italiana contemporanea, invece, favoriscono solo il mantenimento di altissimi livelli di profitti per un sistema di imprese in forte crisi, utilizzando però ingenti risorse pubbliche e soprattutto senza generare redistribuzione della ricchezza. Le “grandi opere inutili e imposte” sono esattamente l'opposto, strumento di concentrazione di ricchezza nelle mani di un sistema economico/finanziario/mafioso/politico a totale detrimento del mondo del lavoro e finanziate da risorse pubbliche.

Un capitolo a parte sarebbe quello per cui le imprese impegnate nell'inflazione del cemento hanno realizzato un sistema di contratti pubblici per cui non hanno più né rischi di mercato, né rischi di impresa; tutto viene scaricato sul committente pubblico, cioè sul contribuente medio, vale a dire sul mondo del lavoro. Insomma siamo di fronte ad un keinesismo alla rovescia, solo per ricchi, un sistema nato per garantire alti tassi di profitto che, però, stanno avendo tutte le caratteristiche della rendita, visto che non viene per niente creata nuova ricchezza, ma solo sottratta dai conti pubblici.

CR: *Parliamo dei territori. Non pensate che l'indotto ferroviario, dalla cantierizzazione alla manutenzione al normale esercizio, porti ricchezza ai territori (disastri ambientali a parte)?*

NT: Grazie, anche questa domanda è importante. Per quanto riguarda il normale esercizio ferroviario, il lavoro che vi è dedicato è quello del servizio universale che è stato smantellato. Non c'è nessun beneficio.

Per quanto riguarda la cantierizzazione e la realizzazione dell'infrastruttura si può parlare di un disastro: l'esperienza insegna che la mano d'opera impiegata nei cantieri è solo in minima parte locale. Nel caso della linea Firenze-Bologna erano soprattutto lavoratori calabresi e lucani, portati in Mugello e tenuti praticamente segregati negli alloggi dei cantieri. In cantieri successivi si è visto molto l'utilizzo di mano d'opera immigrata in condizioni normative e salariali penose. Nei cantieri del Passante di Firenze, dai pochi incontri casuali con i lavoratori, abbiamo verificato trattarsi di mano d'opera di origine meridionale e soprattutto straniera; nessun beneficio per le maestranze locali.

Un capitolo piuttosto dimenticato è quello del ruolo delle piccole aziende che lavorano in subappalto nei cantieri: sono

in condizione di ricatto da parte del general contractor che spesso ritarda i pagamenti o affida i lavori a prezzi insostenibili, troppo bassi. In Mugello molti padroncini, abbagliati dal miraggio dei cantieri TAV, si indebitarono per acquistare mezzi per il movimento terra, ma i lauti guadagni sono rimasti solo al general contractor e ai principali appaltatori; molte piccole imprese sono fallite.

CR: *La scelta delle gallerie non è una scelta ecologica o almeno di salvaguardia paesaggistica?*

NT: Questo viene talvolta sostenuto dai fautori delle grandi opere sotterranee, ma è il classico esempio di mentalità distorta che dimentica che l'ambiente è tutto il sistema pianeta, compreso il sottosuolo!

La scelta di realizzare opere sotto la superficie è foriera di innumerevoli problemi; nel caso fiorentino soprattutto due, cioè i rischi di impatto sulla falda (già pericolosamente documentati) e quelli di cedimenti del terreno che potrebbero mettere a rischio qualche migliaio di edifici. Per esemplificare le stupidaggini che vengono talvolta raccontate da amministratori poco attenti al buon senso si è difeso la scelta del sottoattraversamento fiorentino dicendo che in caso di incidente e incendio come a Viareggio "tutto sarebbe rimasto sotto terra"!

CR: *Le nuove stazioni collegate al sistema TAV non sono un modo svecchiare un paese legato al proprio patrimonio architettonico come vetrina intoccabile?*

NT: Le nuove stazioni TAV si stanno dimostrando per quello che sono: principalmente errori trasportistici e urbanistici. Un paio di esempi: a Bologna per uscire dalla stazione AV a 25 metri sotto la superficie occorrono circa 15 minuti, mentre per le coincidenze in superficie i tempi sono 5 minuti. A Firenze si prevede addirittura una stazione AV completamente scollegata dal restante servizio ferroviario, a circa 1200 metri dalla stazione principale; per cambiare treno si è ipotizzato, dopo essere usciti dalle viscere della terra, un people mover o l'uso di una linea tranviaria. Quella di Reggio Emilia è perfino una cattedrale nel deserto, non c'è nulla intorno, non fermano altri treni che 6 coppie di AV, non si cambia per andare da un'altra parte, non si comprano nemmeno le sigarette. Sembrano barzellette, ma è la cruda e ridicola realtà.

Il patrimonio monumentale rappresentato da stazioni come quella di Santa Maria Novella non ci pare comunque intoccabile: si sta trasformando sistematicamente in centro commerciale perdendo il ruolo di scambio umano e sociale

per cui era nata con lo spazio tra la biglietteria e i binari immaginato come la prosecuzione della città nell'ambito ferroviario. Nessuno vuol imbalsamare l'esistente, ma vogliamo salvarlo da stupide speculazioni e dall'abbandono.

CR: *Perché la TAV dovrebbe essere connessa in sé con il malaffare? Non è un'affermazione qualunque?*

NT: Non è che TAV porti malavita, sono le norme alla base della realizzazione delle opere attraverso il "general contractor" o il "project financing" sono fatte apposta perché società controllate dalle mafie possano entrare nella gestione dei cantieri.

CR: *Perché criticate il "project financing"? Non è un modo per far risparmiare soldi pubblici, coinvolgere imprenditoria privata in nome dell'efficienza e del controllo delle spese ancorate così ad un interesse diretto (imprenditoriale)?*

NT: Far entrare un privato nella gestione di servizi pubblici è sempre rischioso perché il privato ha come primo obiettivo il proprio profitto, non il bene comune.

Nel caso del "project financing" all'italiana la cosa si fa ben più grave che non in altri paesi europei. Di solito nell'istituto del PF il privato si assume l'onere della realizzazione dell'opera e rientra dell'investimento gestendola; insomma si assume un rischio di mercato, se non ci sarà domanda sufficiente avrà perdite. Nel modello italiano questo non accade mai, fin dal contratto di stipula è previsto che se non ci sarà sufficiente domanda sarà il committente pubblico a farsi carico dei mancati guadagni (questo è avvenuto, per esempio con le linee 1 della tranvia fiorentina). In altri casi è previsto che il committente pubblico paghi un canone che garantirà un sicuro rientro economico e tassi di profitto molto alti (nel caso, per esempio, di un ospedale a Nuoro si è verificato che il privato costruttore avrà un ritorno di 10 volte il capitale investito; analoghe norme si hanno per gli ospedali costruiti dalla Regione Toscana).

Nel "project financing" all'italiana il privato interviene solo per avere profitti tali che nessuna attività industriale potrebbe oggi garantire; il tutto sempre pagato da un soggetto pubblico (o da pedaggi sicuri come nel caso delle autostrade). Col project financing il soggetto pubblico non risparmia nulla, si indebita in maniera vergognosa.

CR: *Quali sono gli organi pubblici di controllo, a vario titolo e competenza, sui progetti TAV?*

NT: la figura del "general contractor" in Italia ha prerogative incredibili: ogni controllo viene affidato allo stesso. Addirittura la congruità dei costi è decisa da tecnici del GC, il direttore dei lavori (che di solito è figura a tutela del committente) è alle dipendenze del costruttore. Che le linee AV italiane abbiano costi 6 volte quelli di altri paesi non è un caso.

CR: *Al di là delle responsabilità nazionali, non è il contesto europeo a chiederci le linee TAV, per una mobilità più snella di merci e persone nel continente?*

NT: Le direttive europee non chiedono espressamente linee TAV; invitano tutti



gli stati membri a velocizzare le linee di grande comunicazione portandole a velocità di almeno 160 km/h.

CR: *Più rapidità non equivale anche per voi a più traffico di merci con pari spostamento dalla gomma alla rotaia?*

NT: Assolutamente no. Le linee AV non sono adatte al transito dei treni merci. Davanti alla follia di costruire nuove linee con investimenti così ingenti ha indotto i decisori a parlare di "Alta Capacità" facendo intuire che le nuove linee sarebbero state utilizzate dai treni merci. Si è trattato di una delle più vergognose menzogne che è stata raccontata agli Italiani.

Non possiamo dimenticare l'ex assessore regionale toscano ai trasporti, Riccardo Conti, gridare con foga che sulla linea AV Firenze-Bologna sarebbero passate le merci in arrivo al porto di Livorno. Su quella linea, come su tutte le altre AV, possono circolare solo treni con particolari caratteristiche; non vi è stato trasportato nemmeno uno spillo.

CR: *Insomma in Italia secondo voi non c'è bisogno di un moderno sistema di treno veloce? Che differenza potrebbe esserci con la Madrid-Valencia o Parigi-Lione o la Parigi-Londra o Berlino-Amburgo?*

NT: certo che c'è bisogno di un sistema di treni veloci! Ma l'errore è stato quello di realizzare linee su cui possono circolare solo particolare treni. La risposta doveva essere invece quella dei quadruplicamenti (quando necessari) e di realizzare linee integrate su cui possano circolare tutti i tipi di treno; il modello di linea Firenze-Roma o quello realizzato in Germania doveva essere la carta da giocare. Invece si è adottato il modello francese, nato per una struttura urbanistica ben diversa da quella italiana.

Si sono concentrati gli investimenti solo sulle linee AV, mentre l'esigenza era quella di velocizzare tutto il sistema. Il modello TAV comunque sta mostrando la corda anche dove è nato: in Francia le tariffe sono alte, i ricavi insufficienti a coprire i costi e sta crescendo il trasporto su gomma. In Spagna siamo già alla chiusura di alcune linee che non sono minimamente sostenibili finanziariamente. Da noi invece a testa bassa e senza alcuna analisi a chiedere altre linee TAV!

CR: *Solo in Italia si è sviluppato il movimento No TAV?*

NT: No. Ci sono interessanti e forti gruppi che si oppongono in Gran Bretagna, in Francia, in Spagna soprattutto nei paesi Baschi, addirittura in Marocco c'è un forte movimento che si oppone ad una linea AV di cui nessuno sente il bisogno, se non le banche e le imprese francesi che imporrebbero questo pedaggio neocoloniale. Ma il problema non è l'alta velocità in sé, piuttosto come vengono concepite e imposte le grandi opere inutili che possono essere le più svariate. Il pullulare di comitati e gruppi in tutta Europa è la risposta spontanea e dal basso a questo problema delle infrastrutture inutili.

CR: *Spesso i NoTav sono accusati di violenza o di non isolare i violenti; come vi difendete.*

NT: In val Susa la prima violenza l'ha fatta lo stato imponendo una militarizzazione del territorio in condizioni che chi è fuori dalla valle non può percepire: i valligiani sono spesso impediti o ipercontrollati anche per accedere alle loro proprietà. La zona del cantiere è stata realizzata senza avere nemmeno i permessi necessari, le ditte che si avvicinano nelle lavorazioni secondarie che avvengono

DIARIO DEL TAV

Intollerabile vilipendio al profitto. A proposito delle recenti condanne ai Notav

Dopo aver dato tutta la solidarietà possibile alle 47 persone condannate per le manifestazioni del 2011 contro l'apertura del cantiere alla Maddalena, dopo aver denunciato la sproporzione tra i fatti (che spesso non sussistono) e le condanne richieste o comminate, crediamo sia giusto chiedersi il perché di tanto accanimento contro un movimento popolare e di massa che ha sempre lottato con radicalità, ma anche con estrema coerenza e correttezza.

Da ricordare anche le accuse, per fortuna cadute, di "terrorismo" per aver abbrustolito un vecchio compressore in un cantiere.

Isterismo. Questa è la prima parola che ci viene in mente guardando ai fatti e leggendo le dichiarazioni di quello stuolo di ossequiosi incravattati e ministri cementificatori che ruotano attorno ai manager del cemento e del tondino.

Questi signori, con i loro fedeli e acritici operatori di penna che ancora ci accaniamo a definire giornalisti, non sono abituati ad una normale vita democratica dove può capitare che qualcuno ti dica "non sono d'accordo". La parola di un manager o di un padrone è indiscutibile e la critica non rientra nei canoni logici dell'impresa capitalista. Che qualcuno si ponga di traverso, che dei valligiani si mettano davanti ad una ruspa, che dei giovani osino mettere in discussione quello che questa razza padrona ritiene il proprio diritto al profitto, è cosa inaudita.

Allora si alzano stridi isterici per rivendicare la libertà di impresa.

Per questa casta (o classe?) famelica ancora più irritante è se qualcuno osa dimostrare che i loro enormi progetti non servono a niente, che le normative che consentono rendite da favola sono criminogene e illegittime, che il loro connubio con tutte le mafie d'Italia è palese.

Allora scattano tutte le difese possibili di questo sistema imprenditoriale/mafioso/politico con annesso sistema bancario; ma tutte le loro armi si riducono a due:

vuoti slogan urlati da media compiacenti

criminalizzazione dell'avversario

I cittadini che si organizzano, in particolare i Valsusini, sovrastano i loro avversari su tutti i fronti: culturale, tecnico, normativo, politico, morale. E allora cosa altro resta da fare se non criminalizzare l'avversario? Se non puoi difenderti con le armi della logica e della discussione, l'unica risorsa possibile è alzare un polverone mediatico e piangere persecuzioni.

Questa è la logica meschina che sta dietro la tragedia di 47 persone che si sono viste inflitte pene di 2/3/4 anni per un totale che supera i 140 anni, la stessa logica che fa chiedere a LTF danni patrimoniali per centinaia di migliaia di euro a dei normali cittadini che ne sarebbero rovinati.

Gli strepiti di personaggi come Lupi, Galan, Esposito, Chiamparino sono gli stridi di iene mai sazie del loro ricco pasto; sono il ritratto di un mondo che dovrebbe affrettarsi a morire.

spesso falliscono o sono infiltrate dalle varie mafie. Per un semplice cittadino vedere polizia, carabinieri, guardie di finanza, alpini, esercito presidiare e difendere un cantiere così insulso e corrotto è segno di una profonda violenza che lo stato impone ai suoi cittadini. Non dimentichiamo le cariche, gli inseguimenti fin dentro le case di persone normali, un uso indiscriminato di lacrimogeni che sono addirittura vietati in tutta Europa e dalla convenzione di Ginevra (ne sono stati sparati oltre 30.000 in una zona dove i residenti sono circa 60.000).

Ma l'oltraggio più grave che sentono i Valsusini è quello

della malainformazione e delle falsità raccontate sul loro conto e sul progetto che contestano. Le loro ragioni di dissenso sono sempre oscurate, mentre un minimo fatto diventa occasione di criminalizzazione, si dice che sono sovversivi perché non accettano un'opera che sarebbe "democraticamente decisa".

La assoluta mancanza di argomenti a sostegno del TAV fa sì che l'unica arma rimasta al partito delle banche e del cemento sia la criminalizzazione di chi si oppone. L'isterismo di politica e magistratura piemontesi che vaneggiano addirittura di "terrorismo" per fatti di poco o nessun conto denota un'insofferenza pericolosa a qualunque forma di opposizione. Questo è gravissimo, un pessimo indice del livello di libertà e di democrazia in Italia. Purtroppo questo "alone criminale" che avvolge chi critica il modello TAV sta diventando opinione comune in chi subisce l'informazione solo tramite TV o i principali giornali.

CR: *Nella vostra esperienza quale tipo di penetrazione è stata possibile dei vostri argomenti nel mondo del lavoro che ruota intorno all'AV (addetti ferroviari, lavoratori dei cantieri di realizzazione o delle fabbriche di costruzione o degli enti pubblici legati alle autorizzazioni e controlli, dell'indotto)?*

NT: Qui denunciavamo un risultato negativo. Abbiamo cercato di contattare i lavoratori dei cantieri per saldare le nostre lotte ambientaliste con quelle del mondo del lavoro; abbiamo scritto lettere aperte e appelli. Non abbiamo avuto risposta. Anzi denunciavamo che quando ci siamo avvicinati ai cantieri e abbiamo avvicinato dei lavoratori sono prontamente arrivati responsabile del cantiere che hanno proibito ai lavoratori di parlare con noi; atteggiamenti da caporalato. Scontiamo anche le pessime condizioni del mondo del lavoro: frammentazione, ricambio frequente, ritardo culturale, paura di esporsi, ricatto occupazionale. Abbiamo cercato di far capire che le nostre proposte produrrebbero dieci volte i posti di lavoro che non queste stupide mega opere, ma non siamo riusciti a superare l'attaccamento impaurito al loro incerto posto di lavoro.

Un po' diverso il rapporto con il mondo dei ferrovieri; in gran parte dei casi non sono interessati alle problematiche ambientali, oppure hanno altri problemi legati direttamente al loro posto di lavoro. Ma con molti abbiamo riscontri positivi, in particolare con quelli che sono vicini ai sindacati di base. In generale vediamo un forte timore ad esporsi, visto il clima in cui si pretende fedeltà agli interessi aziendali piuttosto che impegno per un lavoro che gestisce un servizio pubblico.

CR: *Qual è il tipo di interlocuzione che avete avuto con gli organi pubblici che hanno preso le decisioni? chi sono quelli che hanno avuto parte nelle decisioni?*



NT: L'interlocuzione che abbiamo ottenuta dal potere politico è praticamente nulla. Denunce, petizioni, lettere, appelli sono stati vergognosamente ignorati. Ci siamo trovati davanti un muro di gomma: le imprese si sono trincerate subito dietro il fatto che non devono rendere conto a nessuno, tanto meno ai cittadini, del loro operato. La politica ha opposto un silenzio davvero imbarazzante. Un paio di esempi: il comitato fiorentino ha chiesto una audizione delle commissioni trasporti e ambiente della regione per illustrare tutte le criticità dell'opera; i membri sono stati ad ascoltare in silenzio di tutti i rischi e pericoli davvero gravi che l'opera si porta in seno. Non è seguita né una domanda né un dibattito interno alle commissioni. Dopo che un gruppo di cittadini ha fatto ricorso al giudice temendo danni alla propria casa, questi ha imposto un dialogo tra rappresentanti dei cittadini stessi e i costruttori. Si è arrivati ad una surreale audizione dei tecnici dei ricorrenti da parte dell'Osservatorio Ambientale: mentre gli esperti facevano notare le carenze progettuali, i rischi di crollo, i danni per la falda, da parte dei membri dell'OA un silenzio rotto solo dai saluti finali. Quando è stato chiesto un riscontro dell'incontro è stato risposto dal presidente dell'OA, ing. Giacomo Parenti, braccio destro di Matteo Renzi, che si era trattato di una audizione; ci avevano ascoltato e non avevano nulla da dire.

CR: *Insomma mi pare di capire che i benessere non sono solo centralizzati da Roma, ma anche le Amministrazioni locali hanno dato il loro, quelli a contatto diretto con i cittadini?*

NT: La crisi della politica e della rappresentanza è ormai dilagante ed è presente ad ogni livello.

CR: *Ci sono stati anche dei referendum?*

NT: Sul progetto fiorentino ne sono stati proposti due, entrambi rifiutati.

CR: *La cosiddetta Legge Obiettivo del governo Berlusconi che eludeva il consenso delle comunità locali, aveva lo scopo di snellire la burocrazia che impedisce in Italia di avere certezza del completamento delle opere, perché altrimenti tutti vogliono che l'opera si realizzi nel giardino altrui: non vi sentite colpiti da questa critica -che prescinde dalla bontà dell'opera di volta in volta-, ovvero che non ci metteremo mai d'accordo per scavare un pozzo d'acqua o costruire una strada montana se chiediamo l'opinione di tutti?*

NT: La legge Obiettivo di Berlusconi, come lo Sblocca Italia di Renzi, non nasce dall'esigenza di snellire le procedure burocratiche, ma di aggirare tutti i possibili controlli che metterebbero in evidenza l'inopportunità di un'opera.

E poi un processo democratico deve sentire l'opinione di tutti e dal dibattito dovrebbe sorgere la decisione condivisa di fare, non fare o cambiare un progetto. Ma, oggi, parlare di pianificazione democratica è fantascienza.

In Italia il mancato completamento delle opere non dipende certamente dai cittadini che si oppongono; sono i progetti stessi che hanno carenze enormi e rallentano la realizzazione. Firenze è uno dei tantissimi esempi: un progetto con falle enormi, tali che l'opera non può essere terminata, ma non importa, la cosa fondamentale è che si aprano cantieri e si cominci a lavorare. Poi sorgono i

problemi e per risolverli nasce la necessità di derogare dai contratti originari e dai capitoli delle gare. Da queste anomalie emerge la necessità di varianti al progetto che saranno concordate senza gara; oppure il rallentamento delle lavorazioni provoca aumenti dei costi vertiginosi e sproporzionati.

Ma questo non è un problema per il mondo dei costruttori e della politica che li accompagna; è esattamente ciò che progetti sgangherati e inutili devono generare: un flusso generoso di risorse pubbliche verso tasche private. Progetti trasandati e sbagliati non sono anomalie, sono strutturali all'aumento dei costi e dei profitti.

Qua siamo all'assurdo che si nascondono le vere responsabilità di un sistema inefficiente: invece che guardare alle vere cause che sono cattivi progetti e norme criminogene ci si lamenta che ci sono troppi lacci alle imprese!

CR: *Quanto costa la TAV?*

NT: L'intero progetto della linea Torino Napoli è costato circa 100 miliardi di euro, una cifra folle. Praticamente ogni cittadino italiano ha speso più di 1600 euro per portare comodamente a spasso poche centinaia di migliaia di privilegiati.

CR: *Quali sono le alternative ai progetti TAV?*

NT: Se vogliamo rimanere nel campo dei trasporti sarebbe da privilegiare il trasporto pubblico urbano e pendolare; è lì che oggi si hanno i punti più critici, è lì che gli interventi sono assolutamente inadeguati.

CR: *Chi è in Italia contro l'AV? Quali i mezzi di informazione e di formazione delle opinioni dei cittadini? Come si è costruito il consenso intorno a questi progetti?*

NT: qua non si tratta di essere contro l'AV, ma di scegliere un sistema adeguato al nostro tessuto economico e umano. In questo chi si oppone alle grandi opere inutili è piuttosto solo: le grandi testate giornalistiche e televisive sono in mano agli stessi che vogliono le infrastrutture assurde. Esempio classico è La Stampa di Torino, proprietà Agnelli, quelli che hanno interessi alla realizzazione della Torino-Lione. Qualche notizia più corretta circola, ma non sulle principali testate. Uno strumento molto usato da tutti gli attivisti e i comitati è internet, ma la stragrande maggioranza della popolazione si forma le opinioni soprattutto dalla TV.

Il consenso attorno al progetto TAV si è formato con la campagna mediatica di giornali e TV a base di slogan che inneggiano al progresso, alla velocità, alla modernità. I media hanno il terrore di affrontare una riflessione o un dibattito, preferiscono slogan che, col tempo, la gente sente come valori propri. Comunque, davanti all'evidenza di non poter controbattere alle argomentazioni dei contrari e dei perplessi, si è risposto o con un silenzio totale o con la criminalizzazione dell'opposizione.

CR: *Ma allora alla fine chi è che invece vuole l'Alta Velocità? Quali i mezzi di informazione e quali gruppi di pressione?*

NT: L'alta velocità è stata la testa di ariete che ha spalancato le porte al fenomeno delle "grandi opere inutili e imposte" (GOII). Queste opere sono funzionali alle grandi

imprese incapaci di restare in un mercato aperto, ai gruppi finanziari che speculano su questo flusso di ricchezza, alle varie mafie che sono ormai indistinguibili dalle cosiddette "imprese sane". In questo quadro deprimente della classe dominante abbiamo una politica ridotta a semplice esecutrice di ordini provenienti dai poteri forti.

FIRENZE 10 GENNAIO ASSEMBLEA CONTRO IL JOB ACT

Il 10 Gennaio 2014 tantissimi attivisti sindacali, politici e dei movimenti cittadini si sono riuniti in una grande assemblea per dire non al JOB ACT e alle politiche di precarietà in atto da anni in questo paese e segno distintivo del Governo Renzi.

L'iniziativa è stata costruita sul percorso di lotta partito con lo sciopero generale dei sindacati di base del 14 novembre che ha dato vita a un comitato cittadino di lotta chiamato assemblea di Firenze contro il Job Act; un nuovo laboratorio politico sindacale che continuerà a organizzare la mobilitazione nella città nel segno della solidarietà e dell'unità delle lotte, con l'obiettivo di diffondere la cultura del cambiamento e della militanza nella nostra città.

CUB TOSCANA

(ADERENTE ALL'ASSEMBLEA FIORENTINA CONTRO IL JOB ACT)

Gli atti del Convegno sulla "Repressione disciplinare nei luoghi di lavoro" sono in via di pubblicazione



IL RESOCONTO CRONOLOGICO IN DIRETTA (VIA SMS) DA COSIMONE, CON LA SUA IRRESISTIBILE IRONIA

10.59 Apre l'assemblea un raffinato intellettuale etrusco dei Cobas. Ora tocca a un ruspante organizzatore CUB. Quanta differenza nonostante la somiglianza

11.25 Buon intervento di un cigiellino livornese. Ripropone il classico movimentismo moderato.

(gli rispondiamo subito in versi che dei camussini cigiellini non ci fidiamo, quand'è ora di rompere rientrano nelle comode stanze di Villa Susanna ...). Risponde facendo capire di condividere ...

11.41 Claudio Strambi dell'USI ora dice parole di verità. E' un po' gufo ma non rosicone

11.58 Interviene un camussino / di maggiore rilevanza / dice cose non sbagliate / egli è uomo di sostanza

12.19 Dice parole forti e appassionate / una calcenterista camussina / ma qui a Firenze sono tutti sovversivi / i prodi militanti cigiellini?

12.25 S'avanza or un uzbeko* ruspante / fa l'avvocato del fero pizzardone / poi si lamenta per la sua pensione / e sembra assai dolorante e dolente

18.10 Stanco ma, ragionevolmente soddisfatto, l'eroico sindacalista di ventura torna nella Gallia Cisalpina

18.26 Un piccerello figlio di una buona donna (e di un buon uomo) sta sfracellandomi la uallera da oltre un ora. Datemi un comunista adeguatamente famelico

* dicesi uzbeko un affiliato USB



MACCHINISTI NORD CARGO-DB SCHENKER NELLA

mORSA DEI SINDACATI DISTRUTTIVI FIRMATUTTO

IL MONDO DELLE ALTRE IMPRESE FERROVIARIE RAPPRESENTA NORMATIVAMENTE QUELLO CHE POTREBBE ESSERE LA REALTÀ DELLA NOSTRA IN UN FUTURO NON SI SA QUANTO LONTANO.

Circa un annetto fa la nostra redazione ha incontrato a Reggio Emilia un gruppo di macchinisti dell'impresa Nord Cargo-DB Schenker; in quell'incontro vennero evidenziati nel dettaglio tutta una serie di aspetti oscenamente degradanti relativi alla loro normativa di lavoro, che manco a dirlo, era stata concordata con i sindacati (i soliti), Orsa compresa. Quell'organizzazione del lavoro, palesemente pesante, era considerata dai "sindacalai" come un punto di incontro che avrebbe mantenuto/ottimizzato la produzione senza colpire il personale con trasferimenti forzati a km e km di distanza e che avrebbe permesso di gestire gli esuberi.

La normativa degradante in questione divenne tale con la firma di 3 accordi:

Accordo 1/2011 (Orsa nazionale disconobbe la firma che un proprio RSU aveva apposto); Accordo 1/2013 e Accordo 2/2013 (valido per tutto il 2014). L'Orsa, che si era precipitata a non riconoscere l'accordo 1/2011, firmò questi 2 accordi ben più pesanti ...).

Uno degli aspetti più stravolti da tali accordi è quello relativo ai servizi con Riposo Fuori Residenza (RFR), leggete e fatevi un'idea (se vi regge lo stomaco....):

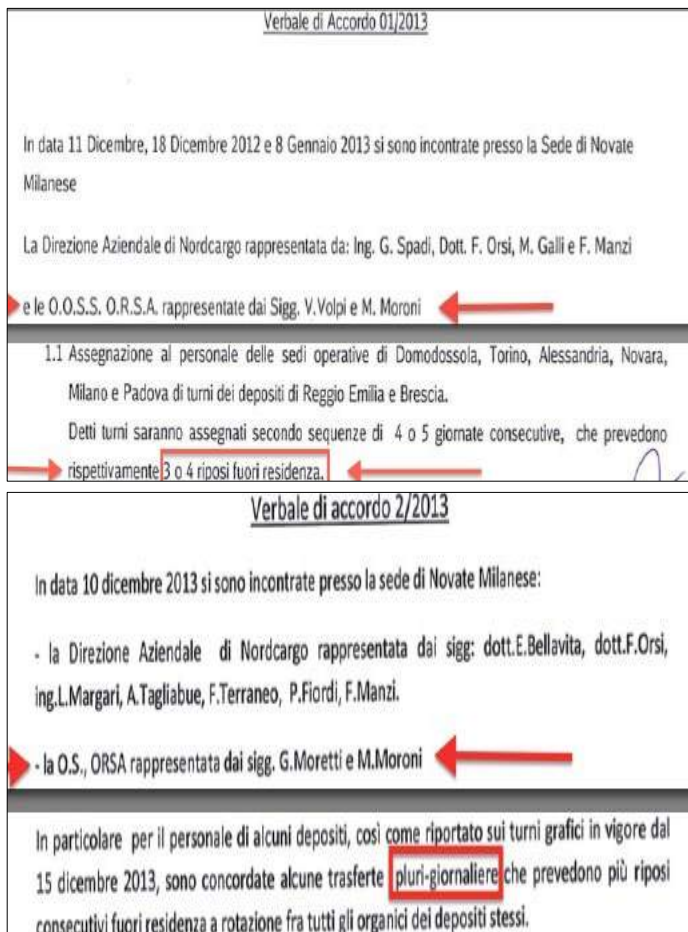
queste norme permettono servizi di questo tipo:

- Inizio lavoro in deposito ore 1.54
- Treno da Alfa a Beta dalle 2.54 alle 6.29 con fine lavoro a Beta alle 7.29
- RFR a Beta dalle 7.29 alle 00.30
- Inizio lavoro a Beta alle 00.30
- Treno da Beta a Gamma dalle 1.49 alle 7.03 con fine lavoro a Gamma alle 7.03
- RFR a Gamma dalle 7.03 alle 16.40
- WT+Taxi da Gamma al proprio deposito di partenza dalle 16.40 alle 00.05.

PRATICAMENTE 46 ORE!

Emerge dunque un quadro sconcertante, preoccupante e, immaginiamo, senza alcuna valutazione del rischio da stress da lavoro correlato (obbligatoria per legge, D.lgs 81/2008).

E' accaduto che le OoSs "firmatutto" abbiano usato lo spauracchio degli esuberi e dei trasferimenti forzati per giustificare quegli accordi che vedevano come la soluzione



"meno peggio" per salvaguardare i lavoratori ed evitare appunto trasferimenti coatti, dimenticandosi però di dire che alcuni agenti (sarà stata una coincidenza ma chissà perché qualcosa ci fece malignamente pensare che non fossero iscritti Orsa) avessero subito COMUNQUE questo tipo di trasferimento a Reggio Emilia e, come se non bastasse, che la "pluri trasferta" di cui l'acc. 2/2013 permette(va) al personale di Domodossola di coprire lunghissime tratte, anche quelle che verosimilmente sarebbero state coperte dal personale di Reggio Emilia se non ci fossero state questo tipo di norme (della serie: cornuti e mazzati). Insomma il personale NC-DB Sh (quello trasferito, ovviamente) ritiene che accordi del genere creano solo scompenso tra loro, in quanto non abbracciano una causa comune ma servono solo ad aggiustare momentaneamente alcune situazioni che interessano poche persone sacrificandone delle altre. Il peggioramento normativo introdotto da questi accordi è incredibilmente evidente e, prendendo in esame solo le norme sui RFR, ha avuto la seguente escalation di negatività:

Accordo 1/2011, fino a 32 ore di assenza dalla residenza;

Accordo 1/2013, 3/4 RFR in 4/5 giorni lavorativi;

Accordo 2/2013, pluri RFR (pseudo trasferta) con assenze dalla residenza (come abbiamo visto) anche di 46 ore.

La nostra rivista ha più volte documentato gli aspetti deleteri dei RFR, abbiamo scritto fino allo sfinimento che il datore di lavoro deve astenersi da iniziative che possono essere pregiudizievoli per l'integrità psicofisica (rif art. 15/dlgs 81/2008), per noi è naturale pensare che un Sindacato (con la S maiuscola) debba essere sulla stessa lunghezza d'onda salvaguardando prima di tutto la salute e la sicurezza dei lavoratori. Nel caso specifico dei servizi con RFR, non v'è alcun dubbio che l'integrità psicofisica dei lavoratori nei servizi con RFR sia piuttosto a rischio, e questo è oggettivamente provato da un'apposita ricerca sullo SLC dei macchinisti e capitreno che, per il macchinista,

ha rilevato i più alti valori di irritazione e di sforzo proprio nei servizi con RFR, cui vanno aggiunti altissimi valori di ansia, sonnolenza e difficoltà di concentrazione. A questo bisogna aggiungere i dati emersi in una ricerca del 2009, i quali evidenziarono che i macchinisti (quasi tutti) sui RFR riuscivano a dormire meno di 6 ore e impiegavano più tempo ad addormentarsi. Tutto chiaro quindi? Evidentemente no, almeno per chi ha firmato i suddetti accordi, che non ha ancora capito (o forse fa finta) che quel tipo di norme non tutelano "salute sicurezza", tutele che invece il legislatore impone al datore di lavoro attraverso il decreto 81. A questi firmatari incalliti, forse non è chiara la responsabilità che si sono assunti.

Chiaramente non ci riferiamo ai confederali e neanche a Fast e UglT, dai quali non è mai arrivato né potrà mai arrivare nulla di buono, bensì all'ORSA, un sindacato che per quanto ormai paragonabile agli stessi confederali (ha firmato il ccnl ... con AS, Polifunzionale, Ivu, ecc.), ha ancora nelle sue fila un RLS (DPR Piemonte) che combatte condividendo con noi diversi principi/battaglie e che:

- è in prima fila nella battaglia contro l'Agente Solo (Problema soccorso al macchinista);
- definisce giustamente "diritti indisponibili" quelli che tutelano salute e sicurezza, quelli che non possono essere oggetto di contrattazione e che vengono tutelati dal dlgs 81/08 (con particolare riferimento all'ergonomia dell'orario di lavoro);
- fa suo il principio del punto 20 della direttiva europea 49/2004: "I tempi di guida e di riposo dei macchinisti e dell'altro personale viaggiante addetto a mansioni di sicurezza essenziali hanno un forte impatto sul livello di sicurezza del sistema ferroviario";
- considera i servizi con RFR in contrasto con il dlgs 66/03 e comunque non "salutari".

Tutto questo però si scontra con una parte dell'orsa (quella che ha portato al declino di questa OS?), quella al cui interno ha rappresentanti che:

- definiscono "pseudo leggi" i suddetti punti legislativi;
- considerano i suddetti accordi una sorta di compromesso, una sorta di soluzione "meno peggio" necessaria per evitare trasferimenti e permettere di gestire gli esuberanti, anche se questo vuol dire mettere, di fatto, in secondo piano salute e sicurezza;
- "pubblicizzano" i vantaggi dei turni a Z (riposo giornaliero 11 ore a ritroso) che in passato a "Le Nord" avrebbero impedito le doppie ed evitato i RFR, dimenticando però di specificare che a differenza di "Le Nord" in altre imprese ferroviarie (compreso ovviamente Trenitalia) la tendenza è quella di non rispettare il turno, e anche che la parte dello stipendio predominante, che spinge il personale a doppiare, è quella variabile;
- "sponsorizzano" gli intervalli lavorati, sempre sull'esperienza di "Le Nord", intravedendo l'eliminazione dei doppi giri nella possibilità di lavorare 10/15 intervalli (in media), non dicendo tuttavia che oggi questa riduzione del riposo (perché di questo si tratterebbe) andrebbe contro la già citata direttiva europea 49/2004, ultimamente tirata in ballo (finalmente) dall'Ansf (vedi riquadro). Inoltre questi rappresentanti dimostrano di non dare la giusta importanza alla storia; se lo facessero infatti, non parlerebbero di intervalli lavorati ma dell'accordo del 22/06/92, quello che "legittimò" gli intervalli lavorati, non riuscendo tuttavia a centrare l'obiettivo prefissato



(eliminazione doppi giri), ma ottennero l'esatto opposto, la gente infatti non si nascondeva più e doppiava alla luce del sole, vedendo in quell'accordo una sorta di assoluzione morale. Quell'accordo contribuì a predisporre un futuro che oggi è tristemente realtà e che qualcuno aveva sostanzialmente previsto senza essere veggente ...

- definiscono "migliorativi" alcuni accordi (tra cui evidentemente quelli in questione), in quanto il ccnl di riferimento per questi lavoratori è quello dell'autoferro, per il quale il dlgs 66/03 prevede delle deroghe che permettono fino a 6 RFR..... Ma un Sindacato non si dovrebbe cercare di arrivare a norme sull'orario di lavoro che realmente migliorino la condizioni del PdM? Che senso ha fare intendere che 4 RFR siano meglio di 6, quando anche in occasione di un singolo RFR (o anche dopo) il personale potrebbe star male?

Questa ennesima contraddizione dell'Orsa (dopo quella dell'AS/polifunzionale - prima combattuti, poi accettati in alcune realtà territoriali e in ultimo sottoscritti con il CCNL -; dopo l'IVU - prima combattuto e poi sottoscritto sempre con la firma del CCNL), dimostra che la "pubblicità" dei recenti risultati ottenuti sul fronte "soccorso al macchinista", non siano attribuibili a detta OS, ma alla singola persona (RLS DPR Piemonte) che, insieme agli altri RLS, ha portato tale problematica a galla.

Non siamo in possesso dell'accordo NC-DB Sh valido per il 2015, ma informalmente abbiamo appreso che conferma sostanzialmente gli aspetti "discutibili" che abbiamo analizzato.

Qualcuno s'aspetterà che il personale NC-DB Sh, almeno quello più penalizzato, si sia sentito tradito dall'orsa, e magari in fondo è così, ma ci risulta che qualcuno di loro dia "una mano" a questa cosiddetta organizzazione sindacale. Sinceramente più che criticare una scelta del genere, ci viene spontaneo condannare questo sistema che "ingabbia" il personale e introduce norme alla quale anche le altre imprese ferroviarie devono guardare con preoccupazione, visto che in passato è accaduto che ciò che stabilivano "di là" poi ce lo beccavamo anche noi (vedi AS).

MLG
Cub—T Milano

Tutte le vignette e i disegni che compaiono su CubRail sono di NOSTRA produzione

E ... In arrivo nuovi gadget!



SUTRAIL/CNTS-FC SYNATPTB/CNTS (Sénégal)
 SYTRAIL/UNTM (Mali)
 SLCB (Burkina)
 SYNCOBENI (Bénin)
 ODR/ODT (Marocco)
 SFF/CGT SF/Intersindical (Spagna)
 OR.S.A. Ferrovie CUB-Rail (Italia)
 SUD-Rail/Solidaires (Francia)
 Ass. COCIDIRAIL (Mali)
 Ass. TIE (Germania)

Urgente per la sicurezza ferroviaria!

- Considerata l'importanza della ferrovia per le esigenze della collettività e del pianeta,
- Considerato il peggioramento della sicurezza ferroviaria, come testimoniato dall'aumento degli incidenti,
- Considerata la drammatica situazione delle ferrovie, a causa delle politiche dei nostri Stati,
- Considerata l'importanza della sicurezza del sistema ferroviario,

Le nostre organizzazioni riunitesi in Marsiglia dal 13 al 15 Gennaio 2015 nel ambito del progetto internazionale di Reti Ferroviarie Senza Frontiere affermano che:

- Le politiche nazionali ed internazionali che privatizzano le infrastrutture ferroviarie nazionali, pregiudicano in maniera radicale il diritto alla mobilità e alla sicurezza.
- Bisogna dare priorità alle reti, passeggeri e merci, le più utili al pubblico, e non ad interessi finanziari estranei al bene comune.
- Investire nelle reti locali offrendo quotidiani servizi di mobilità ferroviaria, al fine di perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale.
- La Sicurezza ferroviaria necessita di avere un sistema ferroviario pubblico al servizio della popolazione. Avere un solo gestore per l'infrastruttura ed il trasporto crea sinergie positive che alzano significativamente i livelli di sicurezza e ne semplificano l'implementazione.
- La Gestione della sicurezza ferroviaria deve essere pubblica e non deve ridursi ad un mero valore economico sacrificabile sull'altare del profitto

- La gestione delle infrastrutture e del trasporto ferroviario devono essere eseguite da una sola società. Dovrebbe essere una società pubblica, poiché aziende private, il cui unico scopo è di redditività finanziaria per gli azionisti, non potranno mai fare i necessari ed onerosi investimenti nelle infrastrutture.
- L'utilizzazione di personale altamente professionalizzato, in condizioni di lavoro eque e con contratti di lavoro a tempo indeterminato è un prerequisito per la sicurezza del sistema ferroviario.

Ferrovieri ed utenti delle ferrovie di tutti i paesi, unitevi

L'infrastruttura ferroviaria e le circolazione sono complementari.

La gestione dell'infrastruttura ferroviaria non deve essere fatto in modo indipendente della circolazione; Dobbiamo porre fine ai conflitti d'interesse delle società, perché è una fonte di ripetuti malfunzionamenti, spreco di risorse finanziarie, e un pericolo per la sicurezza del traffico ferroviario, dei ferrovieri e degli utenti.

La gestione dell'infrastruttura ferroviaria dovrebbe essere basata sui bisogni della comunità, non sulla base della redditività finanziaria per gruppi privati che mirano solo al profitto. Dobbiamo fermare l'ipocrisia dei "partenariati pubblico-privato", poiché i consistenti finanziamenti pubblici vengono utilizzati per l'azionariato delle imprese private. La ferrovia deve essere un servizio pubblico, una società pubblica deve gestire congiuntamente l'infrastruttura, la circolazione ferroviaria ed i servizi connessi.

Tracciamo un quadro reale ed attuale del trasporto delle merci!

In molti paesi, le imprese private forniscono il servizio di trasporto merci, a scapito degli operatori ferroviari pubblici. Quali sono i risultati? Decine di migliaia di ferrovieri sono costretti a lavorare senza il rispetto dello statuto dei lavoratori, con condizioni di lavoro peggiori. Le aziende ferroviarie e gli azionisti si arricchiscono sulle spalle dei ferrovieri. Tutto ciò contrasta con quando affermato da diversi economisti a servizio del capitale i quali dichiarano l'insostenibilità di un servizio merci su rotaia; o ancor più viene abbandonato per scelte politiche che favoriscono il trasporto su gomma dove le condizioni di lavoro e sociali sono ancora peggiori.

Lo sviluppo del traffico merci su rotaia è una necessità sociale ed a basso impatto ambientale. Questo è un servizio pubblico che dovrebbe essere fornito da aziende pubbliche. Imporre un dibattito in ciascun paese sui risultati della privatizzazione del trasporto ferroviario delle merci, il suo vero costo sociale, economico e ambientale per la società è una priorità!

Arrestare il danno per il trasporto di viaggiatori!

La privatizzazione del trasporto ferroviario è negativo per ferrovieri e l'intera società. **I governi ed i datori di lavoro stanno pianificando la privatizzazione del trasporto passeggeri!** Invece di favorire sinergie tra le varie aziende pubbliche, in ogni paese si stanno organizzando per separare e privatizzare! Si creano nuove imprese con contratti al ribasso dove i lavoratori hanno meno tutele ed le aziende meno vincoli specialmente inerenti la sicurezza e la tutela dell'unità sociale.

Il cittadini dei nostri paesi necessitano di un servizio trasporto ferroviario rispondente ai bisogni della popolazione con personale qualificato a bordo treno e nelle stazioni.

Questo è un servizio pubblico che dovrebbe essere fornito da aziende pubbliche!

La parità di diritti per tutti, al fine di evitare il dumping sociale.

Il servizio pubblico ferroviario lo intendiamo nella sua interezza, includendo la ristorazione a bordo dei treni, la pulizia di treni e delle stazioni, tutti i servizi per gli utenti o di manutenzione dei mezzi e delle infrastrutture. Non vi è alcun motivo per cui i dipendenti di queste aree non abbiano gli stessi diritti sociali dei ferrovieri tutti. Chiediamo parità di diritti per tutti i lavoratori della ferrovia.

Condanniamo la repressione antisindacale nei diversi paesi e nelle diverse aziende, che si concretizza con licenziamenti, trasferimenti arbitrari, procedimenti disciplinari, blocco della carriera, etc. La nostra azione è volta a combattere i soprusi che i governi e le imprese perpetrano quotidianamente contro il lavoro ed i lavoratori.

Un altro sistema ferroviario, un'altra società è possibile!

Gli attacchi contro le ferrovie pubbliche di tutto il mondo hanno la loro origine nelle politiche economiche elaborate dal Fondo Monetario Internazionale, la Banca Mondiale e l'Organizzazione Mondiale del Commercio che determinano le politiche sociali e del lavoro nel pianeta, come dimostrato dalle ultime linee guida che impongono un piano di risanamento finanziario. Queste politiche mirano in particolare a deregolamentare i servizi pubblici in deroga al quadro giuridico esistente (diritto del lavoro, i diritti dei lavoratori, la tutela dell'ambiente, della salute pubblica, l'istruzione pubblica, i servizi sociali ai poveri, ecc), per poi privatizzare, tutto questo con il consenso e la complicità dei governi statali.

La privatizzazione corrisponde alle attuali esigenze del sistema capitalistico di sopravvivere, svilupparsi ed imporre il suo modello. Si tratta di scelte politiche e non di decisioni neutrali basati su criteri tecnici o d'efficienza. Se non è possibile riformare questo sistema, per difendere le ferrovie pubbliche bisogna lottare contro il capitalismo proponendo alternative valide efficaci ed efficienti, che rendano le ferrovie un servizio pubblico ed un bene comune.

I vantaggi della ferrovia devono essere riconosciuti, tenendo conto di tutti i ritorni sociali: ridotto uso del suolo ambientale, servizio alla comunità, minore consumo di energia, minore dipendenza dal petrolio, lo sviluppo del territorio per il territorio e soprattutto minor rischio di incidenti. La ferrovia deve essere di proprietà pubblica, perché è la società che ha permesso la costruzione, lo sviluppo e la manutenzione. La privatizzazione costituisce un cattivo uso dei beni pubblici a vantaggio degli interessi finanziari di una minoranza. Noi crediamo che i dipendenti e gli utenti della ferrovia possono e dovrebbero gestire direttamente la ferrovia a vantaggio dell'interesse collettivo.

Il trasporto ferroviario è utile alla società

La sicurezza deve essere una priorità, non può essere ridotto a equazioni o calcoli di probabilità, che finiscono sempre per avere conseguenze tragiche. L'investimento necessario per raggiungere il massimo livello di sicurezza in tutta la sistema deve essere attuato.

I vantaggi derivanti dalla messa in sicurezza e dall'utilizzo della ferrovia come sistema di trasporto avranno ripercussioni positive sugli utenti e sulla società in generale: prezzi convenienti, uguaglianza nell'accesso al servizio in tutto il paese, servizi rispondenti alle esigenze sociali. La ferrovia si candida come mezzo di trasporto, sia per i passeggeri che per le merci. Dobbiamo promuovere l'accessibilità alla ferrovia, soprattutto per le persone a basso reddito e quelli con mobilità ridotta, per le persone che vivono in aree relativamente isolate dove la carenza di trasporto è più gravemente sentita e anche per le persone che hanno una più alta dipendenza dal trasporto pubblico (coloro che,

per motivi di età, problemi di salute, non possono usare mezzi individuali di trasporto).

Ferrovieri e gli utenti in Europa, Africa, nelle Americhe e in Asia restate insieme, agite insieme!

Réseau Rail Sans Frontière 17, bd de la Libération – 93200 St Denis

E-mail : reseaurailsansfrontiere@gmail.com

www.laboursolidarity.org



SOTTOSCRIZIONE PRO VITTIME DI BUTERA

3° elenco

PIACENZA: Piero Bergonzi, 50
VICENZA: Murer per ferrovieri OGR, 231
SAN BIAGIO PLATANI: Enrico Caldara, 50
GHIARE DI BERCETO: Faustone Saglia, 15

Il totale raccolto ammonta a 1.711 euro.

31.1.15

In data odierna ho versato ai familiari dei tre colleghi morti quest'estate nell'incidente ferroviario di Butera, la somma di euro 570 cadauno, quale risultato della sottoscrizione lanciata da CUB Trasporti Sicilia, che ha raggiunto 1.711 euro.

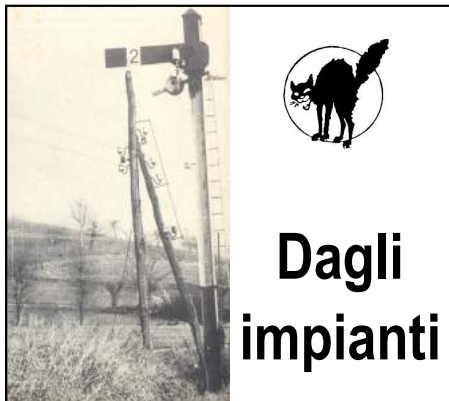
Pippo Gurrieri

PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

Abbonamenti sostenitori e sottoscrizioni al giornale CubRail

BOLOGNA: Nicola De Pasquale, 15
REGGIO EMILIA: Antonio Testa, 50
MILANO BOVISA: Enzo Di Meo, 20
MILANO ITP: Giuseppe Lisacchi, 20;
Calogero Scurria, 30; Totò Trerotola, ostinato sostenitore della tesi che chi nasce tondo non muore quadro, 10; Max Braccia, sempre più convinto che Totò abbia ragione, 10;
Graziano Bartilucci, 50
ROVERETO: Samuele Pederzoli, 15





Grosseto

Trasferte obbligate o meglio, smantellamento degli impianti: oggi per la Cargo di Grosseto. E domani?

Senza preavvisi e senza presagi un bel giorno ti spediscono a lavorare a 330 chilometri di distanza da casa, come tu fossi un pacco postale. Oggi qua e domani là, anche contro la propria volontà. Un provvedimento che doveva coinvolgere tutto il personale dell'impianto con una rotazione a 15 giorni. Abbiamo notizie che sia stato attivato in Toscana, Lombardia e Calabria.

È grave sia il metodo sia il merito, in quanto non è stata mai fatta nessuna interpellanza preventiva al riguardo, non è mai stato attivato alcun

incontro sindacale per informare/discutere di questi problemi, non è mai stata manifestata dal personale alcuna volontà in tal senso.

Per di più ad alcuni lavoratori non è stato concesso, neanche un minimo di preavviso, in sole 24 ore dovevano abbandonare le proprie famiglie, le proprie case e recarsi ad oltre 330 km di distanza, senza un tempo congruo umanamente accettabile.

La trasferta implica un mutamento radicale del luogo in cui il lavoratore è tenuto a prestare la propria attività lavorativa. Di fatto si può intervenire, contro la volontà dei lavoratori, creando disagi personali, familiari e professionali, fonti anche di ulteriore stress, senza addurre ragioni valide, senza comprovare eventuali esigenze tecniche, organizzative e produttive. In sostanza sembrerebbe un arbitrio. Più che una trasferta pare una punizione, un atto vessatorio.

Il personale di Grosseto a volte è utilizzato favorendo proprio lo

straordinario, con anomale riduzioni dei riposi, con turni pesanti, che non prefigurano, di fatto, eccedenze. Inoltre se i servizi svolti proprio dall'impianto dove si invia il personale in trasferta prevedono i cambi di personale a Grosseto, non si capisce perché, a costo zero, non si spostano questi servizi su Grosseto evitando la trasferta e abbattendo anche il costo del lavoro.

Dopo le innumerevoli proteste del personale e le ripetute richieste di incontro da parte della RSU e delle OS c'è stata una riunione con l'Azienda, che dopo una serrata discussione ha deciso di sospendere le trasferte, e di esperire ulteriori valutazioni su una eventuale allocazione di produzione verso Grosseto.

Giuseppe Consiglio
Ex RSU 84

Sassari

L'insostenibile vicenda di Bruno Bellomonte

"L'indifferenza è abulia, è parassitismo, è vigliaccheria, non è vita. Perciò odio gli indifferenti."

Antonio Gramsci

Ai colleghi ferrovieri, ai miei compagni di lavoro, agli amici.

"Non possiamo eliminare un'ingiustizia ma possiamo starti vicino", due righe semplici ma indelebili, forti e pesanti come un macigno. Con queste righe ho ricevuto il vostro generoso contributo che, aldilà del suo contenuto materiale, esprime tutto il suo valore umano e di piena solidarietà. Solidarietà che, in un momento storico così grave e difficile, rappresenta una vera espressione di ricchezza morale e di rivalsa contro un sistema economico, politico e sociale tanto putrido quanto avverso. Un gesto semplice ma non comune, fatto di poche parole ma di grande e non consueta qualità. Pertanto desidero, con questa mia, esprimere la più sentita gratitudine a tutti coloro che hanno contribuito o avrebbero voluto farlo, e che nell'ingiustizia e nell'altrui disavventura hanno comunque deciso: "... ma possiamo starti vicino."

SALUDE!

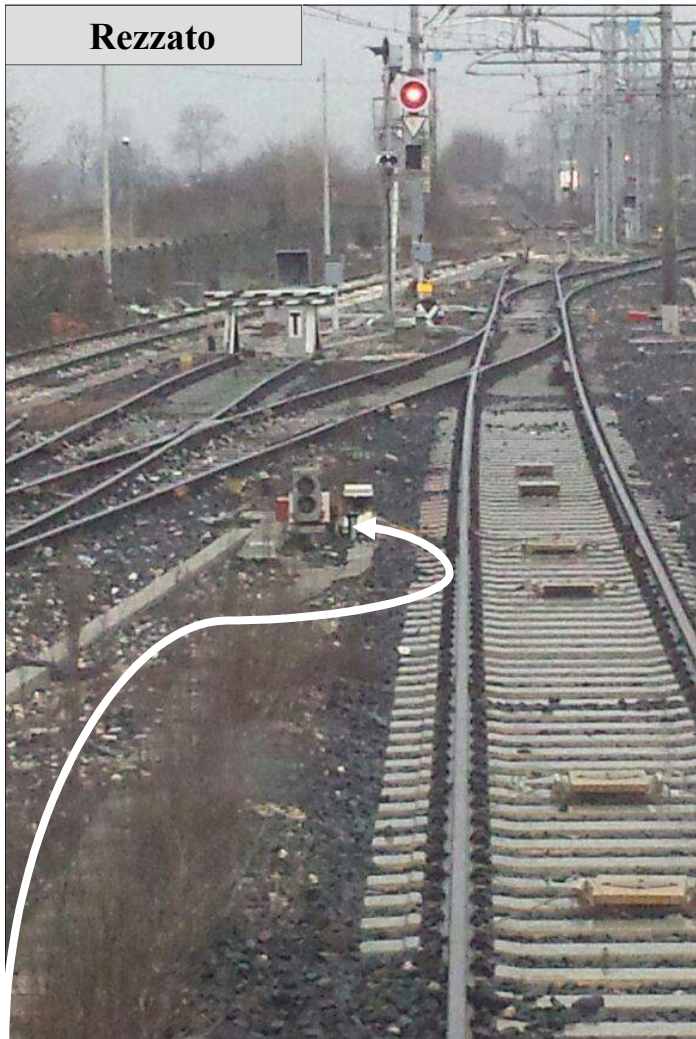
Sassari 7 gennaio 2015

Bruno Bellomonte

Bruno Bellomonte è un capostazione di Sassari, licenziato nel 2009 con accuse di terrorismo, in seguito alle quali ha scontato 905 giorni (!) di carcere duro. È stato definitivamente prosciolto con formula piena ma ora sta lottando contro un accanimento senza precedenti da parte di RFI, che si rifiuta di reintegrarlo in pieno nel suo posto di lavoro, mantenendolo di fatto sospeso senza stipendio. Per Bruno non è stato applicato il principio della presunzione di innocenza fino all'ultimo grado di giudizio, a differenza di tanti dirigenti dell'impresa che occupano tranquillamente le loro poltrone con processi in pieno svolgimento e nonostante siano imputati di accuse gravissime.



L'Opera Pia (detta anche Cisl) indice lo sciopero intelligente, con tanto di striscette da staccare come negli annunci per baby sitter e ripetizioni scolastiche. Per fortuna i lavoratori sono abbastanza intelligenti da ignorarle, e le striscette sono tutte lì

Rezzato

Grazie all'imbucata del 480 col Brambi sopra, si scopre che il cartello di limite di fermata SCMT non è visibile dal loc in quanto completamente occultato dal segnale basso di partenza.

Subito segnalata, in ogni caso nessun problema: in compenso sarà certamente pronto il prestampato per contestare ai macchinisti l'eventuale superamento indebito.

Libarna**VANNO ALZATI I MURI !**

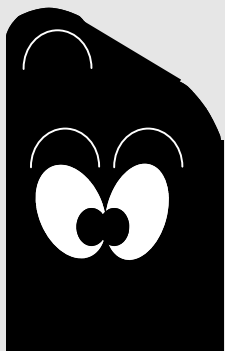
Viadotto Libarna, progr km 22 tratta Tortona—Arquata Il Rls PdC Milano Pax ha chiesto il rinforzo dei parapetti, troppo bassi, di notte o con la nebbia non se ne avrebbe affatto la percezione, in caso di fermata anomala e discesa si avrebbe un grave e potenziale pericolo di volare giù!

Locate Triulzi

Segnale sventrato dal passaggio di un merci precedente. Ci passiamo? Non ci passiamo ... meglio aspettare la squadra lavori

Milano ITP

Inizio anno con forti allagamenti all'Itp Milano, non per le piogge ma per la rottura di una condotta ai piani superiori



(continua dal
numero precedente)

Segnali bassi, Cargo style dappertutto



← **Martesana**
segnale basso 235
Fulminata centrale, 15' fermi al segnale con sola luce alta accesa prima che arrivasse il manovratore per autorizzare l'avanzamento in diretta via radio con la cabina ...

MILANO CENTRALE
Lo scandalo del segnale basso 257
Fulminata bassa, dalla cabina hanno autorizzato verbalmente l'avanzamento (vietato da FL), successivamente contestazione e Cocs49 al macchinista, per finire immediata riparazione della lampada (ma solo di quel segnale basso)



A Milano Centrale sopralluogo dell'ASL dopo la nostra segnalazione di gennaio: RFI ha tirato i cavi nuovi e riattivato i segnali
CONTINUE AD INVIARCI LE VOSTRE SEGNALAZIONI
Che come quelle dello scorso numero finiranno dritte sui tavoli degli Organi di Vigilanza L81.

Lucca

Lutti nostri

Alessandro Bertolucci

Alessandro Bertolucci ci ha lasciato il 30 novembre scorso, dopo una malattia durata quasi due anni. Era macchinista a Lucca, trasporto regionale.

Ho incontrato Alessandro tanti anni fa, ma ho avuto modo di approfondire la conoscenza dal 2007, quando sono passata al Personale di Bordo del trasporto regionale prima di Pisa, poi di Lucca. Per qualche tempo mi era parso sulle sue, schivo, e mi metteva un po' in soggezione. Io però volevo conoscerlo, gli parlavo, gli facevo domande e mano mano mi accorgevo di quanto lui amasse parlare, discutere, confrontarsi. Così le nostre discussioni, riguardanti l'ambito politico e sindacale, sono diventate accese. Ma poi la sostanza ha preso il sopravvento, la sostanza della sua e della mia umanità, la sostanza del suo essere partigiano nei fatti della dignità, dei diritti, della sicurezza e della salute dei ferrovieri e dei viaggiatori.

Alessandro ha partecipato a tutte le iniziative dopo la strage ferroviaria del 29 giugno 2009 promosse dai familiari delle vittime e dell'Assemblea 29 giugno. Non solo: convinceva quelli intorno a lui, in ferrovia ma anche nell'ambito istituzionale, essendo nel consiglio comunale di Lucca, dell'importanza e della giustezza di essere presenti per sostenere i familiari, e arrivava con consiglieri e sindaco, a rappresentare la città di Lucca.

Era rimasto sconvolto dalla strage, da quello che un treno aveva provocato, dal dolore che aveva visto, ma era stato anche colpito dalla forza dei familiari e dall'iniziativa e determinazione di Assemblea. Poi, in questo contesto, dalla figura di Riccardo Antonini, che rispettava e stimava profondamente. Mi ricordo del suo stupore e il suo sorriso di tenerezza e vicinanza, quando sfilando come ferrovieri con lo striscione "*Ferrovieri per la sicurezza*", durante il corteo del 29 giugno 2011 a Viareggio nell'anniversario della strage, le persone, i cittadini schierati lungo il percorso ci applaudivano con forza, con intenzione... era commosso, anche io lo ero...

Alessandro amava il suo lavoro di macchinista, era scrupoloso, attentissimo e disponibilissimo con tutti noi. Si sentiva parte della "famiglia" dei ferrovieri, sentiva di far parte di un "collettivo" con cui era impegnato a difendere non solo il suo mestiere di macchinista, ma il suo essere lavoratore delle ferrovie al servizio del trasporto pubblico, per pendolari e studenti.

Alessandro era discreto, ma sentiva irrinunciabile confrontarsi, e lo faceva con tutti: discutere, trovare una via comune. Cercava di esserci sempre quando si trattava di stare "insieme". Non mancava mai agli appuntamenti collettivi, alle assemblee e agli incontri, quando durante gli scioperi ci trovavamo alla stazione di Lucca per "presenziare"... ma non mancava neanche alle cene con i colleghi, ai momenti di festa per il pensionamento di

uno o per il matrimonio di un altro o alle "camminate" in montagna, con il gruppo "Zac"... Si presentava sempre prima al lavoro per incontrare i colleghi, per parlare e prendere un caffè...

Si schierava, Alessandro, si è sempre più schierato. Partecipava alla "Cassa di solidarietà tra ferrovieri" per sostenere i ferrovieri licenziati. Ha sempre partecipato in questi anni alle lotte per mantenere le conquiste strappate negli anni precedenti. In particolare, alla lotta contro il *macchinista solo* alla guida dei treni, prima contro il famigerato pedale "a uomo morto" (Vacma) poi, dopo l'accordo del maggio 2009, a quella che imponeva appunto un solo agente in macchina. Questa condizione gli procurava rabbia e dispiacere.

Si batteva contro l'omofobia, si batteva contro ogni discriminazione, un giorno mi ha confessato che per lui le donne avevano una marcia in più degli uomini, e pensava a sua moglie Daniela... Si preoccupava che suo figlio Matteo diventasse un uomo consapevole e sperava che scegliesse ciò che era giusto.

Poi la malattia... ha smesso di viaggiare, ma non di vederci e di esserci ogni volta che gli era possibile, con il suo cappellino e la testina tonda, quando i suoi lunghi capelli gli cadevano per la chemioterapia... veniva lo stesso a Viareggio e a Lucca agli appuntamenti per la strage del 29 giugno, agli appuntamenti contro il licenziamento di Riccardo Antonini o alle cene per incontrare i colleghi. Ad agosto è venuto con Daniela ai "giorni della memoria e della solidarietà" dedicati al disastro ferroviario e, sempre negli anni precedenti, a Viareggio alla Festa "Partigiani sempre"... lui che ha voluto indossare all'ospedale, fino all'ultimo momento, la maglietta "partigiani sempre" dell'ANPI, perché così si sentiva, un compagno...

Non potrò dimenticare che quando lo vedevo, insieme a Eugenio, a Roberto e ad altri colleghi e colleghe, negli ultimi giorni di malattia, quando i farmaci lo rendevano meno lucido, si infervorava per le condizioni della nostra società, della situazione politica nazionale e locale... nonostante lo stordimento, tutti i suoi pensieri erano fermi sulla necessità di cambiare il mondo...

Lo voglio ricordare insieme al nostro collega macchinista Peppe Lombardo, di Livorno, scomparso a marzo 2013, che tante volte ho incontrato e abbracciato durante le stesse iniziative, nelle stesse occasioni. Ci manca tanto il nostro Ale, il macchinista col codino, l'uomo su cui si poteva sempre contare.

MARIA NANNI



Viareggio, i "ferrovieri per la sicurezza" manifestano con la città alla ricorrenza della strage del 29 giugno 2009. I tre col berretto: al centro Alessandro, a destra Giuseppe Lombardo, a sinistra Maria.

Il treno impazzito

di Saint-Michel-de-Maurienne

Fu il più grave incidente della storia delle ferrovie francesi. Ed uno dei peggiori disastri ferroviari mondiali. E, come tutti i peggiori disastri, subì il destino di essere avvolto nel mistero, e per di più soggetto alla censura, tanto più che n'erano coinvolti dei militari. Ma cosa successe quella notte del 12 dicembre 1917 a Saint-Michel-de-Maurienne?

24 ottobre 1917. Le truppe austriache col supporto della XIV Armata tedesca del generale von Below infliggono agli italiani una pesantissima sconfitta a Caporetto. Di conseguenza Francia e Regno Unito inviano sul fronte nord orientale italiano, stabilizzatosi sulla linea del Piave, dei contingenti di rinforzo per un totale di oltre 130mila uomini. Superata la crisi, il generale Fayolle, comandante delle truppe francesi in Italia, concede i permessi per il rientro ai propri soldati. Il piano di rimpatrio prevede treni con periodicità giornaliera dall'Italia alla Francia a partire dal 1° dicembre.

Il treno che parte da Bassano del Grappa l'11 dicembre trasporta 1200 soldati distribuiti su diciassette vetture FS, quindici a carrelli e due ad assi, tutte con struttura in legno: undici di 3^a classe, due di 2^a classe, due miste di 1^a/2^a e due di 1^a. A causa della massa (530 tonn) e della composizione, per affrontare la rampa del traforo del Moncenisio a Bardonecchia viene diviso in due tronconi, di 14 e 5 pezzi ciascuno. Essi raggiungono separatamente Modane, binari 4 e 25, da dove poi vengono manovrati per la ricongiunzione.

Il treno della Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) numero ML 3874 (è un numero di treno merci, e ML sta per Modane-Lyon) è

pronto a partire. Lo traina una PLM 230 C 2592, locomotiva a vapore di costruzione prussiana (le potenze vincitrici ne otterranno varie come riparazione di guerra dalla Germania, in Italia si chiameranno 675), cinque assi, modello progettato per treni viaggiatori, 110 km/h di velocità max, con tender separato. Alla guida il macchinista Girard affiancato dal fuochista Mollard. Alle 17 vetture sono stati aggiunti due bagagliai, uno in testa (FS) ed uno in coda (Compagnie des chemins de fer du Nord). Sul treno è attiva la frenatura mista, come previsto per i treni classificati merci: freno continuo automatico sulle prime tre vetture, frenatura a mano su sei dei restanti veicoli, presenziati da altrettanti frenatori. La pendenza della tratta fino a Saint-Michel è del 22 ‰, con punte del 30 ‰.

La prova del freno è regolare. Il sottocapostazione dà l'ordine di partenza. Sono le 22.47 del 12 dicembre 1917. Girard effettua la prima frenata sotto il tunnel des Epines Blanches; successivamente al cippo del Freney la velocità del treno aumenta, e Girard emette i fischi per i frenatori, ma la velocità non accenna a diminuire; quando arriva al punto del 30 ‰ frena con l'automatico le tre vetture, la locomotiva e il tender. Il treno transita a La Praz alle 23.04. Il guardia blocco ha sentito in lontananza i fischi continui, e nel transito del treno a velocità anormalmente elevata per la tratta, oltre i 90 km/h, osserva dappertutto le scintille all'altezza delle ruote coi ceppi serrati; avvisa immediatamente la successiva stazione di Saint-Michel, che sta per licenziare in direzione Modane un convoglio carico di soldati scozzesi. Girard s'è ormai reso conto che la frenatura è insufficiente, ha dato il controvalore azionando le sabbie, al fine di arrestare il treno e prendere

provvedimenti per rafforzare la frenatura. Il treno diminuisce la velocità, ma per poco. Ormai tutti i tentativi sono stati messi in atto, la velocità sta aumentando vertiginosamente, probabilmente anche il tachimetro è saltato.

Le prime tracce del deragliamento verranno trovate dopo una curva e una controcurva, circa 1.300 metri prima della stazione di Saint-Michel. Non è impossibile che il treno abbia raggiunto i 150 km/h. Il gancio tra tender e



materiale rimorchiato si spezza, la locomotiva e il tender deragliano inclinandosi di lato e proseguendo la corsa sulla massicciata: si fermeranno in stazione. Il resto del convoglio, parte del quale è fuori dai binari, finisce la sua corsa nella trincea di Saussaz, dove lo spezzone si schianta contro il bagagliaio di testa che s'è messo di traverso. Una terribile sequenza di schianti, 350 metri di treno ridotto ad un ammasso di lamiere. Subito dopo un silenzio agghiacciante. Nei minuti successivi i feriti si muovono e cercano di soccorrere quelli messi peggio. Circa mezz'ora dopo accade l'imprevisto: divampa un incendio. Durerà fino alla sera successiva e sarà questo a provocare il maggior numero di vittime. Ai soccorsi partecipano volontari e i soldati scozzesi dell'altro treno rimasto fermo in stazione, che non troveranno le parole per descrivere la scena.

Il primo bollettino porta la data del 19: 350 superstiti, 207 feriti, 124 morti identificati, 24 da identificare. Ma all'appello ne mancano 267, cui se ne aggiungeranno altri dieci sopravvissuti, mai più ritrovati né identificati, per cui il bilancio ufficiale verrà fissato in 425 militari e due frenatori morti, 207 feriti, 350 sopravvissuti. Ma solo nel 1919, in quanto nel frattempo è scattata la censura militare. Nei quotidiani di quei giorni, solo poche e sbrigative righe.

L'inchiesta aperta all'indomani del disastro si presenta difficile. L'unica certezza è l'esclusione della pista dell'attentato, per cui rimangono due ipotesi: funzionamento irregolare degli impianti frenanti o tardato azionamento della frenatura. Ci si concentra, in particolare, sulla composizione, due vetture leggere in mezzo strette dalla testa (frenante) e dalla coda, sfrenata e più pesante.

Sull'origine dell'incendio vi sono pochi dubbi: erano molte le candele accese, nel treno mancava la luce elettrica, unitamente all'esplosione della polvere da sparo.

Ai principi del luglio 1918 si apre il Giudizio a Grenoble: davanti alla Corte compaiono i capistazione di Modane (hanno classificato il treno come merci, il che ha escluso l'estensione della condotta generale su tutto il treno), macchinista, frenatori, ispettori. Al termine dell'inchiesta verranno tutti assolti.

I 299 metri di dislivello per 14 km di linea percorsi prima di deragliare scateneranno racconti fantasiosi per decenni;

anche la notizia di un duro scontro verbale tra il generale Fayolle, che voleva far partire il convoglio a tutti i costi, e il macchinista, che aveva sollevato dubbi sull'efficacia del freno, non ha mai ricevuto conferme ufficiali. I 425 soldati morti vennero seppelliti intorno alla chiesa locale, con altrettante croci bianche tutte uguali; nel 1961 i resti vennero traslati al cimitero militare di Lione. Ma la parola fine su uno dei più gravi disastri ferroviari di sempre non è mai stata scritta. Nessuno fu mai dichiarato colpevole.

ALESSANDRO PELLEGATTA

Lutti nostri

Ricordiamo **Alfredo Cairo**, scomparso ad Arona all'età di 93 anni. Ex macchinista a Milano Greco ed Arona, nel 1944 entrò in clandestinità raggiungendo i partigiani garibaldini della gloriosa X Rocco; partecipò ai combattimenti nel Vergante, sfuggendo al tragico rastrellamento fascista di Inverio grazie alle provvidenziali raffiche del mitra di "Zambo" Tadini.

Con altri combattenti antifascisti si ritroverà a guerra terminata nel personale di macchina della Rimessa di Arona: i fratelli Tadini, Dario Tosi.

Memoria di ferro, fino all'ultimo è stato un eccellente velista, presidente del locale circolo.

Che la terra ti sia lieve



Bartolomeo Fiorilla



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



Genova PP, per un po' di settimane è rimasta accesa perennemente ... a ricordarci di frenare (e lasciare frenato)

CONTINUANO LE SPARIZIONI AI DANNI DEL PERSONALE DURANTE GLI ACCESSORI

Oh raga! Vi scrivo per mettervi in allerta!

Occhio vigile anche in partenza da Sestri! Io stamani mi sono svegliato alle 4, sono andato a preparare il materiale, ho posato le mie cose in un compartimento in coda e ho cominciato a scorrere le vetture. Mi sono distratto giusto un attimo, il tempo di sbadigliare, e all'improvviso mi sono ritrovato senza la voglia di lavorare!

Avrei giurato di averla portata con me fino ad un attimo prima!

Sono 'sti rom di merda che ti rubano la voglia di lavorare!

[s.m.]

LA VERITA' LAPIDARIA DI SEMPRE

Da un dialogo afferrato in un carruggio fuori Genova Principe.

Un donnone biondo slavato che sovrasta un maghrebino

"You no money, you 're a merd".

SANTI NUMI!

"Non ho capito perché se tu hai una vettura a Massa vuoi che ti mandi la Verifica a Tiburtina..."

CANCELLATURE della PROVVIDENZA

Su una vettura pilota:

"VIET O L' CESSO. LOCALI DETTI AL SE VIZIO"

LAPSUS SINDACALI (quando la verità è più forte del loro autocontrollo)

"... non è vero che dopo l'accordo firmato ci siamo voluti ripulire la coscienza davanti ai lavoratori e alle lavatrici di questa..."

"... vuol seminare solo zizzania chi afferma che l'intesa finalmente raggiunta sia una fregatura per il **persoanale** di ..."

DEIF 4.6

"Mia moglie ha chiesto l'integrazione di un altro marito ma le è stato negato e deve continuare in situazione di degrado fino a che morte non ci separi." [s.m.]

DISINFESTAZIONE A S.ROCCO

A Milano è stato fatto un lavoro professionale: sono state raccolte le recensioni di tutti gli insetti presenti e il responso ha visto tutti concordi sull'oggettivo miglioramento del dormitorio [s.m.]

Ode a chi non ode (VI)

*"quasi triste come i fiori e l'erba di scarpata ferroviaria"
ci sbuccia i ginocchi d'un autogrille la ballata;
e com'esiste allora stamerda che folle di velocità oraria
si straccia dai condotti fuori in massicciata?*

La stazione è quasi certamente quella di Briga, in Vallese, da lì si può arrivare in treno a ... Las Vegas [foto:Reader-Reporter]



ABFAHRTEN	DEPARTS	PAR
15. 28	Visp Leuk	Sion
15. 36	RegioExpress Lalden	Kandersteg
5. 44	Domodossola	Stresa
49	Visp Splaz Thun	Bern Zürich HB
58	Visp Leuk	Lausanne
5	Regio Visp Leuk	Lausanne
	Visp Leuk	Kandersteg
	RegioExpress Las Vegas	Sierre/Siders
	Regio Visp Leuk	Sion
	Domodossola	



Prossima fermata: Sau.

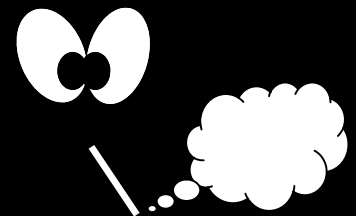
Evidentemente non siamo in Germania o Svizzera tedesca perché Sau in tedesco vuol dire "Scrofa"!

[foto: 20min.ch]



Genova PP, per un po' di settimane è rimasta accesa perennemente ... a ricordarci di frenare (e lasciare frenato)

Gli aforismi del Crucitto



Niente

Capisco di esser vivo

Che osserva pensa e cerca il suo più essere uomo

E scruto cento volte il cielo e ammiro mille volte il mondo ma non capisco mai il profondo vuoto che osserva la mia vita

E ringhia sorride e fissa la mia ignoranza di fronte all'esser Padre e figlio di questo mondo

1915

L'IGNORANTONE DI CASERTA

Per chi non conosce il Capo Deposito Pacifico Aniello potrebbe a ragione ritenere esagerate le mie asserzioni; ma esse rispondono esattamente alla realtà dei fatti, ed avrei risparmiato d'occupare spazio alla nostra rivista per tratteggiare l'ignoranza di questo signore, il suo autoritarismo e cattiveria.

È opportuno premettere che Don Agnello (come comunemente viene chiamato), data la sua incapacità, è stato specializzato per le rimesse locomotive dirigendo fin'ora quelle di Nocera Inferiore, Cancellò ed ora Caserta.

Don Agnello è addirittura originale nella compilazione dei telegrammi, e per darne un'idea ne trascrivo alcuni senza però gli eventuali errori d'ortografia.

Capo Deposito ... Coll'odierno treno ... di domani (?) ritornerò locomotiva ... capovolta (?) (senso inverso).

Capo Stazione ... Arresti coppia personale che viaggia in vettura con treno ... (È inutile dire che il Capo Stazione fece chiamare i carabinieri per l'arresto).

Ma se è originale nel compilare i telegrammi altrettanto lo è nell'interpretarli. Difatti il Capo Deposito di non rammento dove, al quale Don Agnello aveva chiesto se poteva far ritornare fuori servizio una coppia di personale, telegrafava Nulla osta al suo N. o. ... - Ma Don Agnello invece a nessun costo voleva rilasciare il biglietto alla coppia di personale, malgrado l'intervento del Capo Stazione, perché secondo lui nulla osta aveva il significato negativo! ...

E che dire quando parla? Ogni suo periodo sarebbe premiato se venisse stenografato, e pubblicato negli «Esempi di bello scrivere».

In occasione del trasloco del Capo Deposito titolare di Salerno gli fu offerto un banchetto al quale prese parte Don Agnello. Invitato a fare un brindisi si alza e comincia a dire: Signori, domani il nostro Capo Deposito non esiste più!...

E non fu possibile continuare perché tutti i presenti crepavano dalle risa. Altra volta, discorrendo con un macchinista e trovandosi in prossimità di un Capo Stazione, disse: Per non farci capire parliamo sotto semaforo! ... (di quale categoria?...).

Noi di Benevento abbiamo avuto occasione di conoscerlo abbastanza bene e abbiamo valutata anche la sua cattiveria d'animo che è certo frutto dell'ignoranza.

E dire che disgraziatamente capitiamo spesso a Caserta e quasi sempre siamo macchiati dalla sapiente penna di Don Agnello, specie poi quelli che boicottano gli sciacalli, perché proprio il suo genere è tale.

La sua ira la sfoga con le multe, e le infligge talvolta anche senza giustificato motivo. Mancata pulizia alle bielle, mancata riserva, anche per pochi minuti, ecc.

Non ci meravigliamo della sua ignoranza, perché sappiamo bene da quale elemento e con quali criteri vengano reclutati i Capi Deposito, ma che egli debba dimostrare ai superiori la sua zelanteria col fare il tiranno e danneggiando noi, sarebbe meglio, e ce lo auguriamo, che lo mandassero in pensione per andare ad indossare l'abito di poliziotto onde dare sfogo ai suoi sentimenti bestiali.

Già pubblicati:

CR19 Lo gnogno di Ancona

CR21 Il cretino di Ferrara

CR22 Il gancicida di Treviso

CR23 Il campanaro di Genova

CR24 I piccoli zar di Lecco

CR25 Lo scienziato d'Iseo

CR26 Gli esculapi di Reggio Calabria

CR27 Il postribolante di Brescia

CR27 Il lapidato di Rimini

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
Crociati Marco Sede: via Firenze, 50 – 00043 – Ciampino
marcocrociati@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, 31 gennaio 2015**

*Uora mu
spizzuliu*

ABBUNATI

Codici ingresso salette PdM

Ottavo aggiornamento

Alessandria	3825A
Bergamo	7878
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	6764 ◀
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

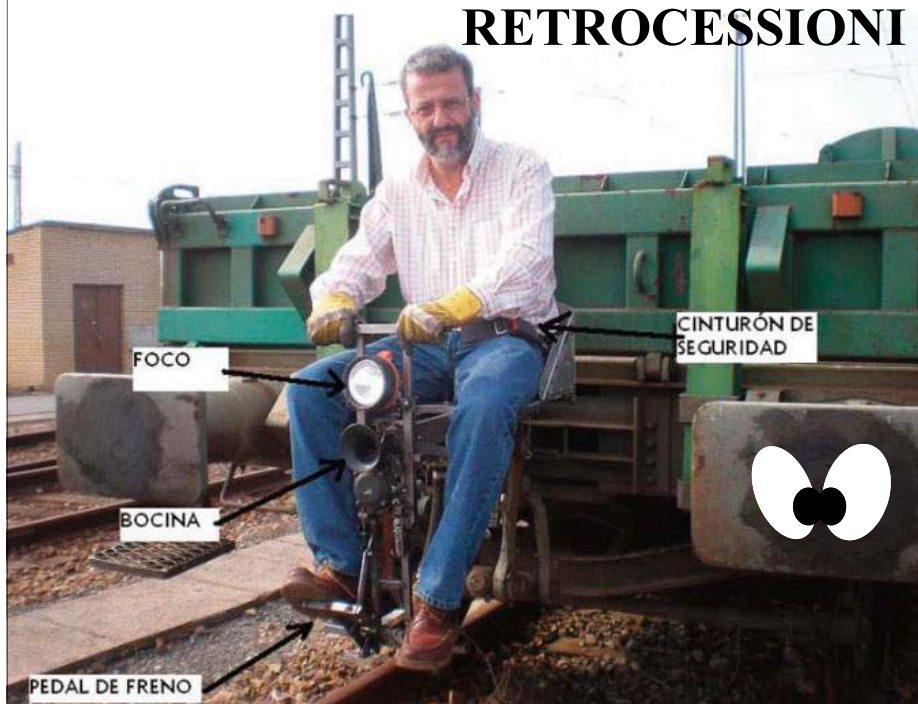


Vedi che non hai liberato, ti ho detto che devi andare vicino vicino al paraurti sennò il segnale basso 81 di ritorno come te lo apro? Insomma, ho i treni al segnale, mi vuoi dar retta oppure no?

[foto: CubRail archivio]

Molto, molto meglio della Deif 24

SELLA PIEGHEVOLE PER RETROCESSIONI



L'impresa ferroviaria spagnola Renfe ha brevettato un dispositivo con sella pieghevole per risolvere i problemi in caso di retrocessioni, presenziando la testa della colonna. Si applica al gancio di trazione, è dotata di cintura di sicurezza, fanale, fischio e pedale da premere per mantenere l'aria nella CG (togliendo la pressione, il treno frena)

[www.tecnica-vialibre.es/ficha_art.asp?art=151]



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, 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 1.2.2015**

TRENITALIA e RFI

Milano itp	89
Firenze	40
Genova itp	11
Roma	9
Ragusa	6
Brescia	5
Verona	5
Pisa	4
Genova	3
Livorno	3
Lucca	3
Trieste itr	3
Torino	3
Bari	2
Bologna	2
Grosseto	2
Novara	2
Treviso	2
Acireale	1
Ancona	1
Asti	1
Caltanissetta	1
Caserta	1
Catania	1
Chivasso	1
Messina	1
Milano appalti	1
Milano IMC	1
Rapallo	1
Reggio C	1
Sassari	1
Venezia	1

TRENORD

Lecco	11
Milano	9
Brescia	6
Gallarate	4
Pavia	4
Bergamo	2
Bovisa	2
Cremona	2
Laveno	2
Sondrio	2
Novate	1
Voghera	1

ATAC 1

DB SCHENKER 1

NTV 1

TILO 1

TPER 1

*non ferrovieri/
pensionati/
simpatizzanti* 21

Associazioni 4

Biblioteche 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

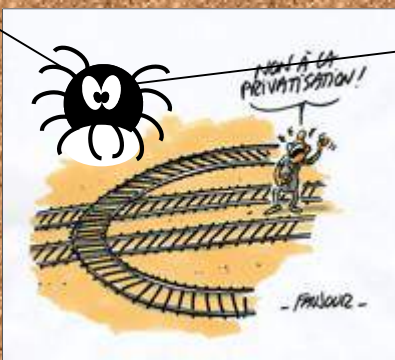
Pederzoli Samuele
Marco di Rovereto (Tn)

contatti:

samuele.fs72@gmail.com

334/1106519

possibilmente ore serali

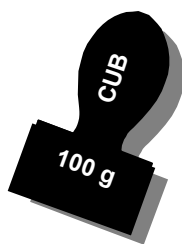


CAPODANNO 2014 A FRECCIABIANCA

Nevicò, e tirò vento
Fece freddo, e gran tormenta
Ore e ore di ritardi
Nella notte dei petardi
Nella spessa coltre bianca
Affondò la Freccia Bianca
Fu tranquillo solo il Cortuccio
Nell'ufficio suo al calduccio.



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;



Inserto umoristico satirico del giornale di collegamento tra i ferrovieri

**PORTA CHIUSA ALL'ITP DI NOTTE,
E' GIA' UN CULT CINEMATOGRAFICO**

*Il Crucitto, uomo immagine di CubRail,
oggetto di una prossima t-shirt del
Cubetto, mentre - cosa rara - fuma ...*

APR!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!



GUARDA LA LOCANDINA, MI
HANNO DEDICATO PERSINO
UNO SPETTACOLO, LA VUOI
CAPIRE CHE DI NOTTE NON
HO NESSUNO?



**CHE HAI DA
GUARDARE? NON
POSSO NEANCHE
FARMI UNA
FUMATINA?**

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 dei
Consigli (1905-1923)
QPM Euro 10 (Abb. 6)

CD MUSICALE



Euro 5

VIDEO



**Quando combattono
gli elefanti**
Euro 7

BANDIERA



BANDIERA CUB RAIL
80 x 140 cm
Euro 20

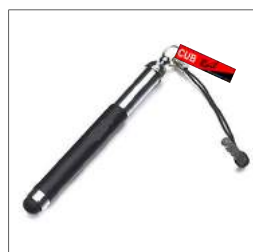
BIRRA DEL MACCHINISTA



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

(NO SPEDIZIONI)

ADESIVO



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)

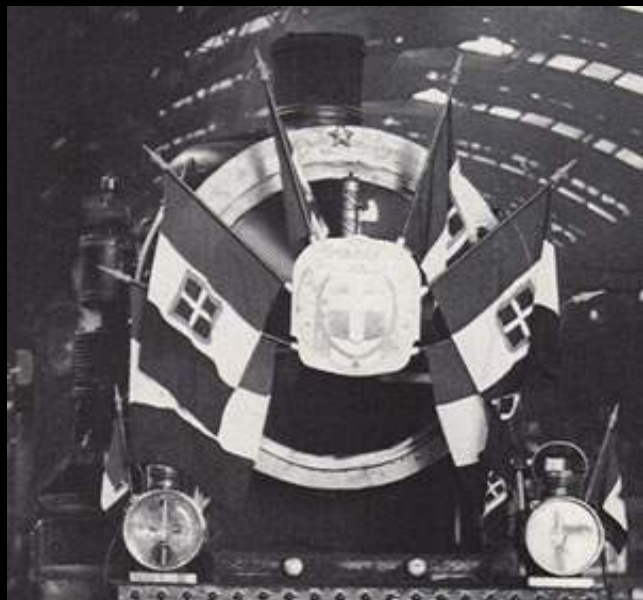


prezzi comprendono le spese di spedizione. Per
richiedere info e materiale scrivi a:
cubrail@libero.it

IN ARRIVO
NUOVI GADGET
T-SHIRT,
CAPPELLINI E
MOLTO ALTRO!!!

1914

Il sonno del re



La via è libera nella buia notte al «Treno reale» che corre veloce verso Genova all'inaugurazione dell'Esposizione marinara. È preceduto dalla «Staffetta».

In prossimità della stazione di Tombolo a quella vien fatto il segnale di «via libera» dal vigile guardiano.

Romba appresso il «Treno del re»; una lanterna balza fra le ghiaie, si frantuma, si spezza.

Il macchinista arresta il treno. Che avviene? Il guardiano è stato travolto fra la macchina ansante e sbuffante, Il suo corpo è stato fatto letteralmente a brandelli. I resti del povero guardiano vengono raccolti un po' dappertutto. Qua le viscere, là le gambe ... che orrore, quale raccapriccio!

Il treno prende nuovamente la corsa, il re continua a dormire; dormite, maestà, il sonno del giusto!

I vetri della carrozza reale sono chiazzati di sangue. È sangue proletario. I cortigiani s'affrettano a far sparire le chiazze rosseggianti.

Perché la tragedia? Pochi istanti prima il guardiano vigilava, ha fatto la «via libera» alla «Staffetta». Dunque?

Forse s'è addormentato, non ha saputo resistere al sonno prepotente.

Pensate. Era da anni e anni che il guardiano, come i disgraziati suoi compagni, vegliava tutte le notti.

Così vuole e impone il Regio decreto 477 sulle ore di lavoro, firmato proprio da Vittorio Emanuele III nel 1902 nella tenuta reale di Tombolo, il quale decreto prescrive appunto il lavoro notturno ai guardiani ferroviari per ben 365 notti consecutive.

È stata dunque la protesta suprema dei paria per ricordare al capo dello stato la vergogna di un decreto-regolamento che i ferrovieri chiamano decreto-capestro? Forse.

Il treno giunge a Genova fra lo sventolio di mille tricolori e il suono di cento fanfare.

Divertitevi, maestà. La famiglia del povero guardiano indosserà le gramaglie e non avrà pane sufficiente pei figli.

Intanto che avviene? Il ministro della Marina, l'onorevole Millo, l'eroe dei Dardanelli, mentre s'incamminava per andare a ricevere il re, cade e si frattura una gamba. Le gazzette son colme di particolari minuti, i cortigiani fan voti di pronta guarigione, il re, turbatissimo, va a rincuorare il suo ministro.

A te, povero morto, nessuno pensa, le gazzette tacciono, i tuoi miseri sanguinolenti resti giacciono sulle fredde ghiaie, nascosti alla vista dei passanti, da un rozzo copertone.

Nella fetida casetta una donna, dei bambini, piangono convulsamente, mentre a Genova fra una festa di sole e di fiori le musiche intonano la marcia reale.

Qua il tripudio; là lacrime, desolazione miseria!

Divertitevi, maestà. I cristalli del finestrino ora son lindi, il sangue proletario è scomparso, il guardiano è stato surrogato da altro disgraziato dannato al lavoro notturno per 365 notti continuate, intanto che il vostro ministro Ciuffelli studia sulla riforma del decreto-capestro, da tanto tempo reclamata dal rosso Sindacato.

La via è libera nella buia notte al «Treno reale» che corre veloce verso Genova.