

# CUB

# Rail

Giornale di collegamento tra i ferrovieri stampato a Milano

WOBBLY

anno VI numero 32

Ottobre 2015



## Se questo

# è vivere



**DON'T MOURN, ORGANIZE!**  
**A JOE HILL**  
**CENTENNIAL CELEBRATION**

JoeHill2015.org

**NON PIANGETEMI,  
ORGANIZZATEVI!**

19 novembre 1915 – 19 novembre 2015  
100° anniversario dell'esecuzione di  
Joe Hill

**PUM! BAM!**  
**PUNCE!**  
**CRASH!**  
**SLAM!**

NOTIZIE DEL  
JOKER?

NO. È LA  
CRONACA  
FERROVIA-  
RIA!





## A PROPOSITO DEL RINNOVO RSU-RLS



La Cub, con il Cat, ha ribadito la propria totale opposizione all'accordo della vergogna. La maggioranza degli rappresentanti RSU/RLS a fine mandato, non volendo sottostare a quelle regole, continua la lotta da fuori. In contemporanea, pur riconoscendosi in questa ferma presa di posizione, singoli attivisti Cub di realtà circoscritte hanno scelto, in osservanza delle decisioni emerse dalla consultazione della propria base, di presentarsi come Rls al fine di dare continuità al lavoro sulla sicurezza portato avanti nell'ultimo decennio, presentandosi in liste estranee ai sindacati firmatari del contratto e dell'agente solo.

*Dal 24 al 27 Novembre 2015 si rinnoveranno le rappresentanze RSU\RLS nel gruppo FS; dopo anni dalla scadenza naturale si sceglie di rinnovarle adesso che confindustria, aziende e sindacati amici, possono contare su un nuovo strumento liberticida, il Testo Unico sulla Rappresentanza, anche chiamato "Accordo della Vergogna", che cancella la democrazia sindacale, la rappresentanza nei luoghi di lavoro e attacca il diritto di sciopero.*

*Soltanto le sigle sindacali che accettano e firmano le regole del Testo Unico avranno diritto di partecipare alla consultazione; non soltanto si penalizzano quindi le organizzazioni e gli attivisti più combattivi, che non accettano ricatti e vessazioni ma si colpisce la libertà dei lavoratori, ai quali non sarà consentito scegliere senza impedimenti i propri delegati sindacali.*

*In questi anni molti attivisti Cub Trasporti hanno svolto con coraggio e determinazione il ruolo di delegati Rsu\RLs, sempre dalla parte dei lavoratori, senza se e senza ma; Con le nuove RSU\RLS questo non sarà più possibile!*

*Il "Testo unico sulla rappresentanza" vincolerà i nuovi delegati alle direttive delle strutture sindacali e agli accordi con le aziende FS, disegnando nuove RSU succubi delle dinamiche concertative che in questi anni hanno distrutto i diritti e le legittime aspettative dei lavoratori, agevolando interessi privati e soggettivi, invece di quelli della categoria.*

*Per questo come Cub Trasporti NON ABBIAMO FIRMATO L'ACCORDO DELLA VERGOGNA e ci congediamo da strumenti che diventeranno per i lavoratori, inutili e dannosi; pertanto*

**NON PRESENTEREMO ALCUNA LISTA RSU\RLS COL NOSTRO NOME.**

*Ad oggi nel comparto FS soltanto Cub Trasporti e Associazione CAT hanno avuto il coraggio di prendere questa decisione, l'unica possibile per continuare a salvaguardare senza cedimenti, i diritti dei ferrovieri.*

*Sappiamo che è una scelta difficile, perché dovremmo abituare i lavoratori a diversi e nuovi modelli di organizzazione e di lotta e dovremo far capire alle persone che è arrivato il momento di partecipare direttamente ai percorsi sindacali, senza delegare altri a decidere del proprio futuro.*

*Del resto accettare il ricatto dell'Accordo Vergogna e perseguire la salvaguardia delle strutture sindacali anziché quella dei lavoratori, scegliendo di stare ai tavoli, senza nessuna concreta capacità di incidere sulle dinamiche di sfruttamento che ci stanno colpendo, mentre tutto intorno la nostra realtà crolla inesorabilmente, sarebbe una opzione vile e incoerente che non possiamo percorrere.*

*Peraltro, dopo quattro CCNL al ribasso ed uno nuovo Contratto in arrivo che rischia di rappresentare l'ennesima aggressione alle condizioni e alla sicurezza del nostro lavoro, ci troviamo anche a fronteggiare la prospettiva disastrosa di una Privatizzazione Selvaggia, voluta dal governo Renzi, in nome dei risparmi di gestione e di nuove forme di sfruttamento del costo del lavoro, delle tutele e dei diritti dei ferrovieri. Per contrastare tali iatture occorre lottare con coraggio, liberi da accordi di convenienza o di potere.*

*In effetti possiamo e dobbiamo cogliere l'occasione di tali attacchi*

*liberticidi, per recuperare la radicalità della lotta sindacale e ripercorrere con il significato del sindacalismo di base, costruendo e coordinando dal basso lotte e vertenze, riportando i lavoratori al centro delle decisioni e individuando le Assemblee quali unici strumenti legittimati a rappresentare e organizzare le aspettative e i diritti dei lavoratori!*

*Vi chiediamo di impegnarvi con noi per dar vita ad una nuova stagione di riscatto e dignità, iniziando col contrastare la farsa vergognosa che azienda e sindacati concertativi hanno messo in scena.*

*Dimostriamo che abbiamo ancora la decenza di non piegarci ai soprusi, dimostriamo la volontà di respingere i bocconi avvelenati che ci stanno preparando. Insieme possiamo.*

FERROVIERI CUB TRASPORTI

### SOMMARIO

Crhonicub 5
I guardiani di IVU 9
Quanto vale una precettazione 10
Quale rappresentanza? 11
Appello alla lotta contro l'accordo della vergogna 12
La sentenza Colombera 14
Diario del TAV 16
Dalle campagne del Foggiano 17
Volete burro o cannoni 18
Dagli impianti 19
Réseau Rail Sans Frontière 22
Dal Tribunale di Lucca 26
Il Cubetto 32
Joe Hill 100° 34

**LIBRI**



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

**LIBRI**



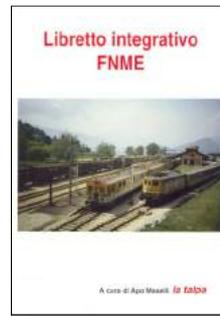
**Demetrio Vallejo**  
**Le lotte ferroviarie che commossero il Messico (1958-1959)**  
 Q PM Euro 3

**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)

**LIBRI**



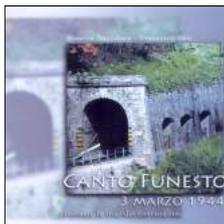
**Atti del convegno**  
**La repressione nei luoghi di lavoro**  
 29.10.14  
 Euro 4

**VIDEO**



**Quando combattono gli elefanti**  
 Euro 7

**CD MUSICALE**



**Canto Funesto**  
 3 marzo 1944  
 Balvano  
 Euro 5



**BANDIERA CUB RAIL**  
 80 x 140 cm Euro 20

**Salvaschermini CUBRAIL per SCMT**  
 Euro 1 (abbonati gratis)



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



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



**TORCIA COLORI ASSORTITI**  
 EURO 1,5 (abbonati gratis)



**Lecco, 26 febbraio 2014. Giorgio ed Ago del Kinesis di Tradate cantano le canzoni di lotta degli IWW e di Joe Hill, nell'ambito dell'iniziativa dei mercoledì di Cub Rail (100° Joe Hill, vedi pagine 34-36)**



## 25 agosto - Fuorigrotta, treno della Cumana in fiamme



Alle 6.35 un convoglio della Cumana prende fuoco a Fuorigrotta. Il personale fa evacuare i passeggeri e sposta il treno dalla banchina. Intervento dei VvFf, convoglio distrutto dalle fiamme. Nessun ferito.

## 18 agosto - La morte di Antonio Brino

Dopo 13 giorni di agonia, nella notte muore **Antonio Brino**, il manovratore 28enne dipendente Serfer rimasto schiacciato tra il paraurti ed i respingenti di un treno merci al binario 5 del porto di La Spezia la sera del 4 agosto, mentre si trovava al lavoro. Antonio muore a causa di un attacco cardiaco mentre è ricoverato in gravissime condizioni all'ospedale Maggiore di Bologna, dopo aver subito diverse operazioni e trasferimenti in vari ospedali per la ricostruzione dell'apparato vascolare e degli organi dell'addome, e l'amputazione della parte inferiore della gamba destra.

## 29 agosto - Piombino, deragliamento



Alle 13.50 l'ultima vettura (WP) del regionale 11885 Pisa - Piombino con 150 persone a bordo deraglia a Piombino nei pressi della zona industriale. Nessun ferito, linea interrotta fino alla mattina successiva.

## 4 settembre - Dolo, locomotore in fiamme



La linea Venezia-Padova viene bloccata nel mattino a causa di un locomotore di Sistemi Territoriali in fiamme ad Arino di Dolo, sulla bretella di Roncoduro. I pompieri lavorano per più di due ore per spegnere l'incendio; l'origine sembrerebbe un motore in avaria.

## 7 settembre - Italferr nel Mar Rosso

Italferr, la società d'ingegneria di FS, firma il contratto per i progetti preliminari della ferrovia Jeddah—Al Jubail, 1300 km che collegheranno il Mar Rosso con il Golfo d'Arabia.

La linea, che sarà elettrificata ed AV, attraverserà luoghi desertici ad altissime temperature esterne.

Italferr aveva già realizzato nel 2013 (anno in cui la sua ex presidente Lorenzetti venne posta ai domiciliari per lo scandalo della Tav a Firenze, vedi CR) il progetto Jeddah - Riyad.

## 12 settembre - Lanusei, ancora un deragliamento del trenino verde

Il Trenino verde della Sardegna, con 70 passeggeri e due macchinisti a bordo, deraglia in serata in località Tucci, fuori Lanusei. Nessun ferito.

L'incidente si somma a vari episodi: ricordiamo un anno fa il deragliamento di Seui (7 settembre, vedi CR) e i due nell'agosto 2012 sempre a Lanusei.

## 13 settembre - Milano Smistamento, muore tecnico dopo il turno

Il Tecnico TPT 53enne **Vincenzo Cannella** viene trovato morto in un bagno a Milano Smistamento al termine di un turno notturno. Vincenzo era in buona salute e sembra che solo da un paio di giorni lamentasse un leggero malessere.

## 18 settembre - Agente Solo, indagati dalla Procura di Torino gli AD di Trenitalia e Svi

La Procura della Repubblica di Torino contesta a Trenitalia e Società Viaggiatori Italiani (TGV Italia) la "violazione del testo unico sulla sicurezza dei lavoratori e omissione di cautele anti infortunistiche".

Il PM Guariniello iscrive sul registro degli indagati i rispettivi AD, Vincenzo Soprano e Frederic Fhal. L'inchiesta durava da due anni; esposti erano stati presentati a diverse Procure da RIs e Organizzazioni Sindacali che non avevano firmato la riduzione del modulo di condotta; la Procura di Torino vi ha dato seguito al fine di stabilire ricadute sulla sicurezza dei macchinisti stessi e dei passeggeri, in particolare nelle tratte in galleria, su viadotto e di difficile accesso, dove si allungherebbero i tempi di soccorso in caso di treno fermo impossibilitato a muoversi non avendo un altro macchinista a bordo (i 40' citati da molte fonti di stampa).

Silenzio totale da parte delle OoSs corresponsabili dell'AS, firmatarie del relativo accordo nel maggio 2009.

Al contrario, rispetto al silenzio dei colpevoli sindacati concertativi il Gruppo Fs nei giorni precedenti aveva divulgato una dove ribadiva "l'assoluta correttezza dell'operato di Trenitalia, rilevando come esso sia in linea con quanto avviene in tutto il resto d'Europa e come, lungi dall'essere frutto di una decisione unilaterale, sia stato oggetto di un ampio confronto preventivo con le organizzazioni sindacali (e come, no?) che, dopo aver valutato anche gli aspetti relativi alla sicurezza (!), hanno tutte sottoscritto nel 2009 un accordo integrativo del contratto di lavoro e successivamente, nel 2012, il contratto collettivo nazionale di lavoro attualmente in vigore in cui sono riportati i contenuti di tale accordo". (dal sito del Sole24 Ore)

La nota FS proseguiva argomentando (dando la propria versione, ovviamente) questi punti e concludendo col fatto che "il ricorso al macchinista unico costituisca un passaggio definitivo e irreversibile nel processo di efficientamento e modernizzazione del trasporto ferroviario".

## 23 settembre - Genova PP, bomba sui binari (ma era un minestrone)



Una squadra di artigiani interviene per un sospetto ordigno piazzato accanto ai binari alla stazione di Genova Piazza Principe. L'«ordigno» in realtà è una pentola a pressione che, fatta esplodere, risulta un falso allarme: all'interno gli artigiani trovano i resti di un minestrone. Traffico bloccato per un'ora nel pomeriggio.

## 23 settembre - Soppressione ad Ancona Marittima, denuncia Orsa

L'Orsa Marche denuncia in un comunicato che un treno regionale Ancona—Ancxona Marittima è stato soppresso dopo

che il PdM ha richiesto un ordine scritto conforme alle norme. Al treno era stata comunicata una riduzione di velocità prendendo a riferimento punti della linea (PL) non menzionati nel FL. Alla richiesta del PdM è seguita come risposta la soppressione del treno.

## Fine settembre - Monzuno



La porta di un Etr 1000 circolante vuoto viene agganciata da un merci nei pressi di Monzuno.

## 30 settembre - Treviso, il Tribunale ordina la riassunzione di Mauro Colombera

Una bellissima notizia, vedi articolo a pagina 14

## 5 ottobre - Roma, assolti in Appello i macchinisti del disastro di Roccasecca

La Corte d'Appello di Roma assolve i due macchinisti imputati di "disastro ferroviario e omicidio colposo plurimo" condannati in primo grado a tre anni e sei mesi di reclusione per l'incidente del 20 dicembre 2005 di Roccasecca, quando il loro treno (Freccia del Molise) in transito finì contro un treno in sosta; vi furono due morti e 70 feriti. La difesa è stata sostenuta dagli avvocati Tanzilli e Nobile.

## 12 ottobre - Galatone, lancio di un sasso in cabina, ferito macchinista

A Galatone intorno alle 20 viene lanciato un sasso contro il vetro frontale di un'Aln FSE diretta a Nardò.

La pietra sfonda il vetro (foto Lecceprima.it) e colpisce il macchinista, un 60enne, al volto. Il macchinista viene ricoverato in Ospedale con ferite ad un occhio.





## Agente solo a Sainte-Croix

Il 2 ottobre un treno della compagnia Travys con motrice ed una carrozza s'è sfrenato pochi metri dopo Sainte-Croix (linea dell'Yverdon, CH) ed è partito in discesa (40 per mille) prendendo velocità, fino a 100 km/h. Il macchinista (solo) era sceso a controllare il convoglio che era andato in frenatura senza motivo. Nessun sistema di sicurezza è intervenuto. Un altro convoglio con un centinaio di studenti a bordo era fermo a Trois-Villes, dove il treno senza macchinista è transitato a 100 km/h. Il treno è poi deragliato dopo 6km di corsa pazzca, la carrozza si è rovesciata nella scarpata. L'inchiesta è aperta "Un freno d'emergenza deve intervenire dopo 60 metri se nessuno tocca i comandi". È andata bene ...

## FRANCIA, DRONI SOPRA I TRENI



La flotta SNCF ha incorporato tre droni, in tutto ora ne possiede dieci.

I droni ispezionano le linee ai fini di sicurezza, in particolare fotografano le pareti rocciose a ridosso dei binari, al fine di prevenire frane e smottamenti; volano su Aquitania, Auvernia, Midi-Pyrenees e Rhone-Alpes.

## GERMANIA, CROLLO DEL TRAFFICO MERCI DOPO LO SCIOPERO GDL

Le tonnellate - km in Germania sono calate dell'1,1% (55.900 milioni) nel primo semestre 2015. Fattore determinante è stato il lungo sciopero dei macchinisti GDL, che ha paralizzato il traffico in DB Schenker tra aprile e maggio. I ribassi più significativi riguardano il trasporto del carbone e petrolio/gas (-13,1%) e l'intermodale (-13,7%).

## OLANDA, ALLARME PER LA BASSA QUALITÀ DEL CALCESTRUZZO IN AV

Uno studio commissionato dal gestore infrastruttura, Prorail ha concluso che la qualità del calcestruzzo utilizzato in alcune parti della linea AV Sud tra Amsterdam ed il confine col Belgio potrebbe essere di qualità inferiore. Inoltre i 100 anni di vita garantiti in origine per alcune strutture in cemento armato potrebbero ridursi a 40 nei casi in cui sono direttamente esposte alle intemperie.

## Thalys: veri eroi, falsi cattivi

Il circo mediatico aveva già incoronato gli eroi, tre americani ed un britannico molto coraggiosi, omettendo del tutto il ruolo di un francese, quando un'intervista di Jean-Hugues Anglade



sul sito di *Paris Match* ha fornito i traditori ideali: degli impiegati del Thalys «correvano nel corridoio [...] verso la motrice, la loro carrozza di lavoro. Hanno aperto con una chiave speciale, poi si sono chiusi dentro», ha raccontato l'attore, che era sul treno. Poi: «Gridavamo affinché il personale ci lasciasse entrare [...] invano ... nessuno ci ha risposto».

[..] Ben presto gli internauti strillano su Twitter questa codardia, che arriva a coronare anni di pregiudizi sui dipendenti SNCF, sistematicamente accusati d'essere dei privilegiati e fannulloni. Thalys è una società autonoma, ma poco importa. I media s'impadroniscono della questione. Il sito JDD utilizza senza indugio il termine "diserzione" [..] Thalys afferma che uno dei suoi impiegati ha messo al sicuro molti passeggeri e tirato il freno d'emergenza ma Anglade conferma la propria versione su molti media, *ad nauseam*. [..] In condizioni simili cosa importa se gli impiegati del Thalys non sono armati né formati per battersi contro i terroristi? [..]

Cosa importa, soprattutto, se i detrattori ignorano del tutto la realtà dei fatti: si trattava dei capitreno o del personale della vettura bar, impiegato presso un'altra società? Nessuno in ogni caso può dire cosa avrebbe fatto al loro posto.

Ma la vita in un film hollywoodiano è troppo confortevole per privarsi del piccolo piacere di fantasticare, quando scorrono i titoli di coda del film, su quello che si sarebbe messo in bocca ad un mediocre.

[Liberation.fr, sull'attacco di un ragazzo marocchino armato il 21 agosto a bordo del Thalys Amsterdam - Parigi]

## Agente solo alla Furka



Nel pomeriggio del 21 agosto il treno navetta Autoverlads Furka (CH) ha sfondato il paraurti della stazione di Realp ed il locomotore è finito nel prato. Nessun ferito ma danni ingenti.

## Agente solo a Bilbao

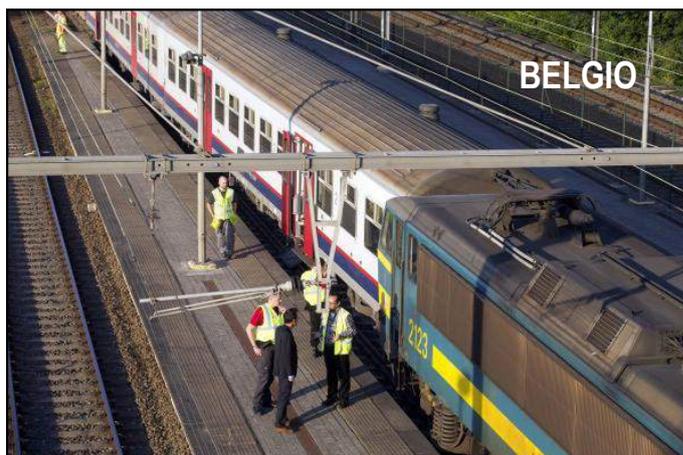


La mattina del 14 settembre un treno di pendolari ha finito la sua corsa contro il paraurti nella stazione di Abando, a Bilbao (E). 27 i feriti.



GERMANIA

Strage ad un PL il 12 settembre nell'idilliaco villaggio vitivinicolo di Monzingen vicino a Bad Kreuznach. Cinque giovanissimi occupanti dell'auto morti. S'indaga sul funzionamento delle semi-barriere.



BELGIO

La prima vettura di un treno SNCB Schaarbeek - Grammont con 200 passeggeri a bordo è deragliata nel pomeriggio del 10 settembre in transito a Buizingen, stazione dove avvenne il disastro nel 2010. 18 feriti. Tra le ipotesi la velocità eccessiva.

## Agente solo a King's Cross

Alle 12.30 del 17 settembre il treno proveniente da Cambridge è finito contro il paraurti nella stazione di King's Cross. Cinque feriti.



SVIZZERA

Otto feriti a Losanna il 4 settembre nello scontro tra un bus ed il treno regionale Lausanne-Echallens-Bercher (LEB).

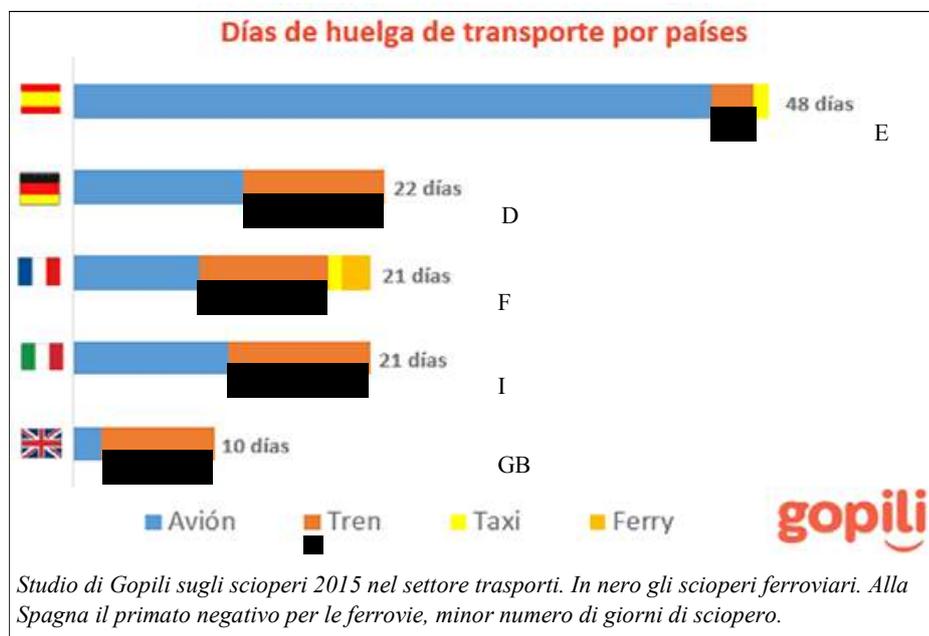
Se non fosse una disgrazia, l'introduzione di IVU Rail sarebbe da considerare come un evento paranormale per chi lavora e, cosa ancor più interessante, lo specchio perfetto dei sindacati coatti che ci ritroviamo. Parlare con gran parte dei sindacalisti (quelli d'ufficio) di IVU fa dubitare della nostra capacità intellettuale: tutti ne parlano male ma appena un pilastro del programma scricchiola fanno a gara a sedersi al tavolo del padrone per porre rimedio. E i rimedi, che chiamano cabarettisticamente 'paletti', non sono altro che l'ennesimo accordo che la butta in caciara. C'è un paletto adatto ad ogni gusto, quello sulle dormite (che esclude quelli del Servizio Universale, notoriamente dediti al barbonaggio come hobby), quello per le alzate presto, quello per i riposi quantificativi (neologismo eccitante), quello per le ferie (il paletto più acuminato) e via di questo passo. Esilaranti poi altri concetti che il ferroviere del viaggiante (personale mobile nella modernità) non avrebbe mai pensato di dover assimilare credendo fin dai tempi dell'assunzione di fare il ferroviere e non il linguista: la casa offre 'l'equanimità' ad esempio. Potrebbe sembrare un modo barocco di chiamare la ripartizione equa del lavoro ma, in realtà, è la miglior burla degli ultimi anni: tutto IVU si basa su una percentuale di equanimità da rispettare e, nei fatti, non solo non viene rispettata ma disattesa a livelli macroscopici. Ci sono poi delle apoteosi di rilievo sugli aspetti temporali: la consegna dei turni. Beninteso, i tempi sono definiti in modo preciso e tassativo ma -ad ogni tornata- l'attesa diventa lunga e carica di eventi esterni che ne ostacolano l'uscita: voci che si rincorrono di misteriosi problemi tecnici, inenarrabili peripezie degli addetti o epocali cambiamenti all'offerta di treni dalla mattina alla sera. Ovviamente niente di tutto questo ma un semplice, umano e ovvio ragionamento: rispettare i tempi di consegna dei turni significa dare ai lavoratori un minimo (ma proprio minimo) di organizzazione (tranquilli si va per paradossi), consegnarli in ritardo rende i lavoratori totalmente indifesi e ancor più costretti a vivere per lavorare. La scelta del padrone è scontata e priva di rischi in assenza di mobilitazioni sindacali che, nella remota ipotesi, si limiterebbero alla richiesta di un incontro dal quale scaturirebbe l'ennesimo accordo pieno di paletti inutili per i lavoratori e qualche buona

# I GUARDIANI DI IVU

concessione all'azienda. Eh si perché anche le millenarie regole della domanda e dell'offerta nelle trattative aziendali - sindacali vengono gioiosamente ignorate e sostituite dalla teoria del dare subito per non rischiare

ipoteticamente di buscarle. Con questo sistema il mondo sarebbe finito da un pezzo però, magari, sarebbero rimasti solo i ferrovieri (mobili).

CUB FIRENZE



**Precettazione del 13 settembre e dintorni, rispondiamo con la lotta senza tregua contro i sindacati concertativi di regime**

# QUANTO VALE UNA PRECETTAZIONE

Alcuni di noi c'erano, in quel giorno di ottobre di ventisette anni fa. Eravamo al dodicesimo, unanime sciopero, i macchinisti stavano dimostrando a tutti i lavoratori che la strada giusta per il riscatto della categoria era quella della lotta, i burocrati confederali erano squalificati più che mai.

Non potevano fermarci, e allora arrivò la precettazione. Avevamo tutti contro, governo, azienda, stampa e sindacati. La stampa riprese le dichiarazioni dei dirigenti Cgil secondo cui le precettazioni erano "state volute dai Cobas" e tese a minimizzare i dati degli scioperanti non precettati (si distinsero in tal senso la sig.ra Turtura ed un certo ... Mauro Moretti).

Fu un duro colpo per noi, galvanizzati dalla riuscita delle agitazioni. Ci sentimmo (non c'erano cellulari, non c'era la legge antis-ciopero ...) dopo che le forze dell'ordine erano piombate nelle nostre case, di notte, a consegnarci le ordinanze, e fu allora che prendemmo coscienza che nulla sarebbe stato più come prima. Ovvero che lo strumento coercitivo e repressivo sarebbe diventato l'arma più efficace per spezzare la resistenza nei luoghi di lavoro, per soffocare il dissenso ed impedire lo sviluppo di soggetti extraconfederali che provassero a minare il potere - clientelare e no - delle confederazioni concertative.

Purtroppo avevamo visto giusto, allora. Di precettazioni ne subimmo ancora, la legge antis-ciopero venne perfezionata, in un contesto di una lunga fase di riflusso delle lotte contemporanea all'avvio di una brutale ristrutturazione nelle ferrovie. Una precettazione la sfidammo, e scioperammo. Ci presero nomi e indirizzi. Poi i rapporti di forza volsero definitivamente a favore delle controparti aziendali e sindacali. Quando non c'era la precettazione ci pensava la Commissione di Garanzia

ad intervenire, ogni volta che v'era il rischio che lo sciopero dei sindacati di base potesse minare gli accordi azienda-concertativi. I risultati, contrattuali e non, a distanza di molti anni sono sotto gli occhi di tutti, a partire dall'Agente Solo e dalla riduzione delle squadre di scorta. A Milano la precettazione è scattata cinque volte solo dall'inizio di Expo, colpendo sistematicamente il sindacalismo di base.

A novembre si terranno le elezioni Rsu/RIs dove gli unici sindacati che lottano, Cub e Cat, non potranno partecipare a causa del vergognoso accordo sulla rappresentanza siglato dai confederali nel 2014. Precettazioni, limitazioni della libertà di sciopero, accordi-vergogna: tutti gli strumenti sono buoni per legittimare dei sindacati "ufficiali" squalificati e reprimere ogni forma di dissenso. Fino a quando i lavoratori permetteranno tutto ciò?

E' ora di organizzarsi dal basso, è ora di ribaltare i rapporti di forza, è ora di lottare contro il peggioramento delle nostre condizioni di vita e di lavoro.

Ferrovieri, in questi giorni stanno riemergendo dalle [...] ... dal nulla i signori della concertazione, corresponsabili di tutto il disastro attuale; a malincuore abbandonano (ma dura poco, a fine novembre sarà tutto finito) le comode poltrone delle loro sedi, più comode di quelle dei locomotori e delle vetture, e, in AG stanno venendo a chiederci il voto, a prenderci per mano, a parlarci amichevolmente. Rispondiamogli come si deve! Ma la miglior risposta è quella di organizzarsi nel sindacalismo di base, fuori e contro tutti i concertativi e i loro complici.

CUBRAIL



Winterthur-Grüze (Ch), 22.30 del 27 agosto 2015  
Polizia ispeziona il treno in stazione che da poco ha investito e ucciso un operaio 34enne sui binari

## La Polonia e i treni

*(dedicato a certi "manager" e sindacalòria che dicono che il problema sono i costi del Doppio Agente)*

"I manager delle Ferrovie Sudest hanno speso 912 mila euro per l'acquisto di 25 carrozze passeggeri, le hanno rivendute a una società polacca «incaricata di eseguire interventi di ristrutturazione per 7 milioni di euro» e qualche tempo dopo hanno deciso di riacquistarle a 22 milioni e mezzo di euro provocando un danno alla società pubblica che la Corte dei conti ha stimato in oltre 11 milioni di euro.

**(Corriere.it)**

# QUALE RAPPRESENTANZA?

## Vincente è stata scelta di non sottoscrivere l'accordo sulla rappresentanza del 10 gennaio 2014

*Nessuno s'illuda. Dopo le elezioni per il rinnovo delle RSU nulla cambierà. Non cambierà nulla nel Coordinamento RSU e non cambierà nulla nei depositi. Saranno elette le stesse persone di sempre e quelle che non saranno elette saranno "democraticamente" (sic!) nominate. Ed anche quelle brave persone (qualcuno c'è) che si propongono come il nuovo, nulla potranno fare finché rimarranno dentro questo sistema di rappresentanza, fatto di regolamenti antidemocratici, che escludono la possibilità di uscire dall'egemonia e dal controllo di Cgil, Cisl, Uil, quindi dell'Azienda.*

Così scrivevamo alla vigilia delle elezioni delle RSU/RLS in ATM Milano che si sono tenute esattamente un anno fa e che hanno registrato un'affluenza del 75% dei lavoratori.

Come da previsione, però, è stata azzerata l'iniziativa autonoma delle OO.SS. che hanno partecipato, delle RSU d'impianto, dei delegati locali e perfino degli RLS. Tutto è sotto l'egida delle segreterie confederali e del Coordinamento (esecutivo) RSU.

Nel frattempo è arrivato Expo che si è trascinato un accordo aziendale che sublima lo straordinario, sottrae forzatamente alcuni riposi in sabato e domenica, taglia le ferie, non affronta né risolve i problemi strutturali, come la carenza di personale e le gravi mancanze di istituzioni e azienda riguardanti salute e sicurezza di Tranvieri e utenti, nonché il Contratto Nazionale scaduto da 8 anni.

L'accordo Expo, sottoscritto da Cgil, Cisl, Uil, Faisa, Ugl, Sama, Orsa e dal Coordinamento RSU, NON è



... vi aspetta a pagina 32 con la decima puntata della Porta chiusa di notte all'ITP, con l'enigma di Mastroguzzetta e con molto altro ...

stato posto all'approvazione dei lavoratori. È stato messo in votazione solo tra i delegati delle OO.SS. che lo hanno sottoscritto. Tutto ciò perfettamente in linea con l'accordo sulla rappresentanza del 10/01/14 che la CUB Trasporti non ha firmato e non firmerà.

A quel punto siamo stata l'unica forza ad accettare la sfida e porre lo stato d'agitazione, sfociato con l'adesione TOTALE dei lavoratori ATM allo sciopero del 28 aprile. A scioperare contro l'accordo Expo furono, quindi, tutti i lavoratori e naturalmente anche e soprattutto quelli tesserati alle OO.SS. sottoscrittrici dell'accordo.

La straordinaria lotta dei Tranvieri Milanesi ha fortemente evidenziato che gli accordi non condivisi dai lavoratori non valgono nulla, ha delegittimato le RSU da poco rinnovate, dimostrando che l'accordo sulla rappresentanza del 10/01/14 è ingiusto, antidemocratico e inadeguato per una democratica contrattazione. Una vera trappola!

I pesanti interventi della Prefetto, che ha precettato i successivi 4 scioperi, e le dichiarazioni pubbliche del Sindaco di Milano Pisapia a sostegno della "democraticità" dell'accordo Expo/ATM, hanno dimostrato la portata del nostro intervento e la validità della nostra tesi.

Nonostante ciò il Governo, con l'assenso di Cgil, Cisl e Uil, si prepara a varare una legge sulla rappresentanza che vincola il diritto ad indire gli scioperi a parametri di rappresentatività da sindacato unico.

**CON LA STESSA VIOLENZA INTENDONO FERMARE OGNI OPPOSIZIONE ALLA SVENDITA DEL TRASPORTO PUBBLICO (ferrovie comprese), DEI DIRITTI E DELLE CONQUISTE DEI LAVORATORI.**

**CUB Trasporti Milano**

## CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA I FERROVIERI

**SE TI ISCRIVI ALLA CASSA DI SOLIDARIETÀ L'ABBONAMENTO A CUBRAIL TI COSTA SOLO 5 EURO all'ANNO (SOSTENITORE: 7 EURO all'ANNO)**

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

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

Puoi versare direttamente agli attivisti CubRail:

**ORDINARIO: 5 euro/mese SOSTENITORE: 7 euro/mese ISCRIVITI!**



[www.coordinamentonoausterità.org/noaccordoarappresentanza](http://www.coordinamentonoausterità.org/noaccordoarappresentanza)

## APPELLO ALLA LOTTA CONTRO L'ACCORDO VERGOGNA SULLA RAPPRESENTANZA

*Sostieni anche tu la campagna!*  
DIFENDIAMO IL SINDACALISMO  
CONFLITTUALE E DI LOTTA PER  
CONTRASTARE LE POLITICHE DI  
AUSTERITÀ, RAZZISTE, DI  
SFRUTTAMENTO E DI REPRESSIONE!  
DIFENDIAMO LA LIBERTÀ DI  
ESPRESSIONE E IL DIRITTO DI  
SCIOPERO!

Il 10 gennaio 2014 i segretari generali di Cgil, Cisl e Uil, Ugl hanno firmato, insieme con i rappresentanti di Confindustria, un accordo ("Testo unico sulla rappresentanza") che azzerava la democrazia sindacale nelle aziende private, estendendo - e peggiorando - il modello Fiat-Pomigliano a tutte le aziende private. Confindustria (poi anche Confcooperative), Cgil, Cisl e Uil, Ugl con questo testo hanno deciso di cancellare la democrazia sindacale nei luoghi di lavoro.

### Cosa prevede questo accordo?

Soltanto i sindacati che "accettino espressamente, formalmente e integralmente i contenuti del presente accordo" e i conseguenti regolamenti elettorali possono:

a) concorrere senza veti e limitazioni alle rsu/rsa;

b) partecipare (se considerati "rappresentativi" di almeno il 5% dei lavoratori di un settore) alla contrattazione collettiva e aziendale;

c) essere riconosciuti dalle aziende come sindacati rappresentativi ed aver diritto alle trattenute in busta paga.

In cambio di questo, i sindacati firmatari del Testo Unico sulla Rappresentanza devono rinunciare al diritto di indire liberamente lo sciopero e si impegnano a moderare l'ostilità contro le aziende, rinunciando di fatto alla lotta. I sindacati firmatari, infatti, non potranno più organizzare iniziative di sciopero o di contrasto contro un contratto/accordo (aziendale o nazionale) sottoscritto dal 50% + 1 delle RSU/RSA o dai sindacati maggioritari di categoria, salvo incorrere nella soppressione dei diritti sindacali e in sanzioni economiche che possono ricadere anche sui lavoratori. Adirittura, i sindacati firmatari non potranno organizzare proteste o scioperi durante le fasi di trattativa!

E' un ulteriore attacco al diritto di sciopero nel lavoro privato, che si aggiunge alle già pesanti limitazioni nel pubblico impiego, nei trasporti, nella sanità e nei cosiddetti "servizi essenziali", settori dove non è possibile organizzare scioperi prolungati e che oggi subiscono un ulteriore attacco da parte del governo. Firmare questo accordo significa contribuire alla distruzione del sindacato come strumento di lotta a difesa dei lavoratori e delle lavoratrici!

cui sarà negata la possibilità di scegliere liberamente i propri rappresentanti sindacali nei posti di lavoro e che, soprattutto, rischiano di dover subire in silenzio accordi al ribasso, sia sul piano salariale che dei diritti.

Si tratta di un accordo liberticida che obbliga tutti i sindacati firmatari alla concertazione, cancella la democrazia della rappresentanza e il diritto di dissenso dei lavoratori, priva lavoratori e lavoratrici dei principali strumenti a loro disposizione per respingere gli attacchi dei padroni e del governo: gli scioperi e l'azione sindacale conflittuale!

### Troppi sindacati lo hanno firmato!

Purtroppo, dopo una forte iniziale mobilitazione unitaria contro il Testo Unico - che ha coinvolto numerosi sindacati, dalla Fiom ai sindacati di base - e nonostante il successo della campagna contro la firma dell'accordo vergogna, promossa dal Coordinamento No Austerità e sostenuta da varie sigle sindacali e comitati di lotta, persino alcuni sindacati conflittuali hanno deciso di firmare il testo unico.

La Fiom si sta presentando nella maggioranza delle elezioni rsu e rsa sottoscrivendo i contenuti dell'accordo, dopo che la direzione nazionale Fiom ha abbandonato la battaglia contro la firma all'interno della Cgil. Persino le direzioni nazionali di Cobas Lavoro Privato, Snater, Orsa e recentemente di Usb hanno deciso di cedere al ricatto padronale, firmando questo accordo vergognoso.

Noi pensiamo che quanti più sindacati firmano questo accordo vergognoso tanto più si indebolisce la lotta contro il Jobs Act, contro i licenziamenti, contro il razzismo e contro tutte le misure governative di austerità e privatizzazione. I dirigenti sindacali che firmano l'accordo rinunciano di fatto a lottare per respingerlo e aprono la strada a una nuova legge contro il diritto di sciopero, di rappresentanza e di libera espressione: una legge già annunciata dal Governo, che, come dimostrano le



sempre più frequenti dichiarazioni di ministri e parlamentari, tenterà di cancellare ogni minimale diritto di dissenso.

### Rilanciamo la campagna contro l'accordo della vergogna e per la difesa del diritto di sciopero!

Contro lo sfruttamento di padroni e governo i lavoratori devono organizzarsi autonomamente attraverso rappresentanti che siano espressione delle lotte e non con finti delegati, servi dei diktat aziendali, con le mani legate e privi di concreti strumenti di opposizione sindacale.

E' necessario e urgente rilanciare la battaglia contro l'accordo della vergogna sulla rappresentanza, parallelamente alla campagna contro la repressione delle lotte e del dissenso. Difendere il sindacalismo conflittuale e il diritto di sciopero è un primo fondamentale passo per una mobilitazione unitaria e coordinata contro le politiche di austerità imposte dal governo (tra cui il Jobs Act) e contro la privatizzazione di Sanità, Trasporti, Scuola (la cosiddetta "Buona scuola"), che speculano sul costo del lavoro e dismettono i servizi pubblici essenziali.

Mobilitiamoci a difesa dei diritti democratici e delle lotte antifasciste e solidali, contro il razzismo e contro il maschilismo!

### Il nostro appello: firmalo anche tu!

I sottoscrittori di questo appello:

1) Chiedono a tutti i lavoratori e alle organizzazioni sindacali di lotta di mobilitarsi per la democrazia della rappresentanza e per il diritto di sciopero, combattendo l'accordo vergogna sulla rappresentanza e tutte le misure antisciopero.

2) Chiedono ai gruppi dirigenti nazionali di Fiom, Cobas Lavoro Privato, Usb, Snater, Orsa, di ritirare la firma al Testo unico sulla rappresentanza in qualsiasi istanza (nazionale, di categoria, aziendale) e agli attivisti sindacali delle organizzazioni sindacali firmatarie di non riconoscere nelle singole realtà aziendali la legittimità di elezioni rsu/rsa conformi all'accordo vergogna.

3) Sostengono e diffondono unitariamente tutte le iniziative, anche interne alle organizzazioni sindacali, contro l'accordo della vergogna, dando la disponibilità a costruire momenti di

informazione per i lavoratori nei luoghi di lavoro e nei territori.

4) Rilanciano la battaglia contro il Jobs Act e contro tutte le politiche di austerità, razziste e autoritarie del governo Renzi!

#### Prime adesioni collettive all'appello:

No Austerità - Coordinamento delle Lotte  
Confederazione sindacale USI  
Cub Toscana  
Rsa Fiom Ferrari  
Fimuniti-Cub Ferrari  
Operai Fiat Irisbus Resistenza Operaia  
Coordinamento Operai Cub Pirelli (Bollate)  
Rsu Fiom OM Carrelli Bari  
Il sindacato è un'altra cosa  
Opposizione Cgil (Cremona)  
Alp-Cub (Associazione Lavoratori Pinerolesi aderente alla Cub)  
Slai Cobas Tpl Toscana  
Si.Cobas Esselunga di Pioltello  
Lavoratori delle cooperative in lotta  
Coordinamento Pugliese Lavoratori in Lotta  
Precari della scuola in lotta  
Operaie Jabil-Nokia di Cassina de' Pecchi  
Rete di sostegno attivo Jabil-Nokia-Siemens  
Attivisti Cub Vicenza  
Cub Sur Modena  
Cub Caltanissetta  
Usb P.I. Vimodrone  
Cub Sanità Salerno dell'AOU Ruggi d'Aragona  
Fimuniti Cub Parma  
Allca-Cub Bolzano  
Rsa Fisac-Cgil Equitalia Nord - Cremona  
Rsu Fiom La protec di S.Giovanni in Croce  
Associazione Mariano Ferreyra  
Operai Marcegaglia di Casalmaggiore e Milano

Operai Same di Treviglio  
Coordinamento Migranti di Verona  
Movimento No Tem  
Rete operaia Val Seriana  
Coordinamento Scuola Mantova  
Voci della Memoria Comitato No Eternit  
Cub Sanità Cremona  
Rsu Cub Istituti Ospedalieri di Cremona  
Donne in Lotta di No Austerità  
Associazione Terra Nuestra (Donne Immigrate)  
Comitato per il Salario Minimo Garantito Milano  
Una città in comune Firenze  
PdAC - LIT  
Coc - Combat

**Manda la tua adesione a questo appello scrivendo a [info@coordinamentonoausterità.org](mailto:info@coordinamentonoausterità.org)** indicando nome, cognome, città, eventuale sindacato o incarico sindacale o organizzazione di appartenenza.

*E' particolarmente importante mandare adesioni collettive (sindacali, di lotta, associazioni, ecc).*

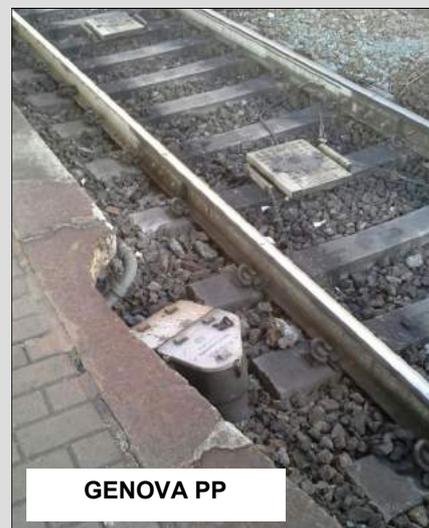
**PUOI ADERIRE ANCHE CLICCANDO QUI:**  
[www.coordinamentonoausterità.org/firmaappellonoaccordorappresentanza/](http://www.coordinamentonoausterità.org/firmaappellonoaccordorappresentanza/)

**I DIRITTI SINDACALI NON SI SVENDONO!**  
Segui lo sviluppo della campagna:  
[www.coordinamentonoausterità.org](http://www.coordinamentonoausterità.org)

## NOVITÀ: LA PUNTA AVANZATA DEL CARGO STYLE E' TRA NOI. SONO ARRIVATE LE **MARMOTTE DORMIENTI!**



MILANO CLE CM3



GENOVA PP

**Si piegano in avanti e si assopiscono ...**

Treviso

## TRIBUNALE DI TREVISO, LA SENTENZA COLOMBERA MACCHINISTA LICENZIATO

# 2 VOLTE ... DEVE ESSERE REINTEGRATO

I fatti relativi a questa vicenda, parlano di due licenziamenti:

Il primo riconducibile ad una e-mail "di natura ingiuriosa e diffamatoria", inviata dall'interessato ad alcuni dirigenti, avvocati e sindacalisti (quindi anche soggetti estranei all'azienda, da qui l'accusa di aver divulgato a quest'ultimi indirizzi di posta elettronica interni);

Il secondo licenziamento relativo al rifiuto, ritenuto illegittimo, di eseguire alcuni ordini di servizio che implicavano lo svolgimento di prestazioni lavorative su locomotori con evidenti carenze manutentive, tali da mettere a repentaglio la propria salute e quelli di soggetti terzi (vetri sporchi con tergicristalli non funzionanti, pavimenti scivolosi oleosi, presenza di spigoli vivi, sedute scomode e inadeguate sotto il profilo ergonomico, spifferi d'aria, impianto di condizionamento o riscaldamento non funzionanti, elevata rumorosità interna);

Il collega, in merito al primo licenziamento, ritenne (ovviamente) sproporzionata la sanzione adottata dalla società; quanto invece al secondo licenziamento, dedusse che esso fosse inefficace in quanto comminato quando il rapporto di lavoro era da intendersi già risolto a causa del primo licenziamento. Inoltre, sempre in merito al secondo licenziamento, il collega ribadì la legittimità del rifiuto di svolgere la prestazione lavorativa a causa dell'inadempimento datoriale agli

obblighi in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro.

Dopo che un primo giudice riconobbe la legittimità del primo licenziamento, venne proposta opposizione e la causa venne discussa dinanzi ad un magistrato nuovo assegnatario del provvedimento.

A seguito alcuni passaggi della sentenza, alla base del giudizio di **illegittimità del 1° licenziamento**:

"(...)si deve rilevare come non risulti alcun vincolo di segretezza in relazione ai citati indirizzi di posta elettronica aziendale e in ogni caso, tale asserita mancanza **non appare certo sufficiente a giustificare la massima sanzione disciplinare**";

"(...) è pacifico che il ricorrente abbia effettivamente utilizzato nella e-mail in questione un linguaggio e delle espressioni volgari (...) tuttavia, anche laddove si riconoscesse il loro carattere ingiurioso e/o diffamatorio illecito disciplinare in questione dovrebbe essere ricondotto all'ipotesi prevista dall'art. 62, lett. c) del ccnl AF (...) (*Mananze punibili con la sospensione dal servizio e dalla retribuzione da otto a dieci giorni. Ndr*). **Tale puntuale previsione del CCNL porta dunque ad escludere che possa essere applicata la sanzione del licenziamento** (...)

posto che il fatto contestato appare rispondente ad una delle ipotesi di responsabilità disciplinare a cui è applicabile una sanzione conservativa".

Per quanto riguarda il rifiuto di eseguire alcuni ordini di servizio, dalla sentenza emerge quello che forse per un macchinista rappresenta l'aspetto più interessante, ossia che **"la descrizione (delle condizioni dei locomotori, Ndr) fattane dal ricorrente (...) appare idonea a giustificare il legittimo rifiuto dello stesso a svolgere il servizio utilizzando tali locomotori stante la presenza di condizioni non solo igieniche ma anche, e soprattutto, di**

**scarsa manutenzione, potenzialmente idonee a mettere in pericolo la salute e la sicurezza dell'operatore (oltre che di soggetti terzi: si pensi al denunciato non funzionamento dei tergicristalli e alla sporcizia sui vetri in grado di ostacolare la visibilità)".**

Per queste ragioni, il giudice ha parlato di violazione dell'ART. 2087 C.C., che impone al datore di adottare ogni misura idonea a tutelare la salute e la sicurezza del lavoratore.

Da anni il dettato del suddetto articolo del cod. civile è onnipresente negli articoli di questa rivista, così come la parola **"ERGONOMIA"**, nel senso più ampio del termine, intesa come progettazione di sistemi, macchinari, utensili, compiti tecnici e quant'altro volto ad un adattamento alle caratteristiche umane, tale da poter migliorare la sicurezza, la salute, il comfort e le prestazioni degli utenti/ operatori, (ergonomia dunque applicata anche all'orario di lavoro), da anni scriviamo che l'integrazione dell'Art. 2087 c.c con l'Art. 15/d d.lgs 81/08, porta al seguente principio: il datore di lavoro, oltre ad adottare misure di sicurezza secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, deve astenersi da iniziative che possono essere pregiudizievoli per l'integrità psicofisica dei prestatori di lavoro.

Questa vicenda e, in generale, l'attuale realtà lavorativa del macchinista, ci fanno capire che molto spesso ciò che lavorativamente viviamo, si discosta notevolmente dalle suddette regole.

Per la cronaca, il fatto che la contestazione disciplinare alla base del secondo licenziamento, fosse stata predisposta in data precedente al primo licenziamento, ha portato il giudice a stabilire che l'azienda non solo fosse già a conoscenza degli ulteriori addebiti disciplinari poi fondanti il secondo licenziamento, ma che tali addebiti fossero stati già oggetto di contestazione, quindi in riferimento alla sentenza di Cassazione n. 19104 del 09/08/2013 e considerando quanto sopra riportato in merito ai rifiuti posti in



**Studio Legale Avvocati  
Braschi e Manini**

11/dic/2014 alle 7:01pm

CABINA DEL LOCOMOTORE SPORCA, il macchinista può pretendere da Trenitalia la pulizia della cabina di guida del locomotore prima della presa in servizio. Lo ha stabilito il tribunale di Livorno, il quale ha rigettato il ricorso promosso da Trenitalia avverso un lavoratore, al quale era stata irrogata la sanzione disciplinare della sospensione dal servizio e dalla retribuzione per avere questi richiesto la pulizia della cabina di guida prima della condotta del treno, ritenendo corretta la condotta del macchinista. **#pulzialocomotore**

essere dal collega, il giudice ha ritenuto illegittimo anche il secondo licenziamento.

Infine, l'aspetto risarcitorio della sentenza parla del "limite massimo previsto dalla norma di dodici

mensilità", la norma in questione è quella dell'Art. 18/4 legge 300/70, modificato dalle "innovazioni" (!?! della riforma Fornero ...

MLG

## NUMERI ARRETRATI



COPIA CARTACEA: tutti i numeri esclusi 0, 1, 9, 11, 19, 25, 31 (esauriti)

RICHIEDILI SCRIVENDO AL NOSTRO INDIRIZZO MAIL:  
cubrail@liberomail.it

## GIORNALE IN PDF

A partire da questo numero invieremo ad un abbonato volontario, in via sperimentale, il giornale in formato PDF anziché cartaceo. Questa opzione intendiamo renderla possibile per il 2016, una volta stabilite alcune ferme condizioni con gli abbonati che opterebbero per tale modalità. Chi fosse interessato ci contatti.

## Firenze SMN



*L'Etr500 è trainato o solo attestato al Diesel? La risposta sul prossimo numero*

## IL PRIMA E L'OGGI

**Ma se non li fermiamo siamo senza domani**

*«Prima l'Intercity Roma—Milano caricava 500 persone a viaggio, oggi, se va bene 200/220 persone, gli altri hanno scelto l'alta velocità»*

V. Soprano, «Corriere della Sera», 3 ottobre 2015

Prima qualcuno poteva dare credito alle argomentazioni di Trenitalia. Oggi tutti hanno compreso che tagliando il servizio, allungando le tracce, rendendo impossibili le coincidenze, cancellando i treni sostituendoli con frecce quando ci si accorge che gli IC nonostante tutto continuano a lavorare e caricare passeggeri, alla fine si riesce ad ottenere il dirottamento verso altri treni più costosi. Basta volerlo. Ovvero, basterebbe volerlo e gli IC lavorerebbero di brutto, altro che AV. Basterebbe volerlo, appunto ...

## Viareggio

L'associazione "Il Mondo Che Vorrei" onlus e "Caravanserraglio Film Factory" sono orgogliosi di comunicare che il cortodoc "OVUNQUE PROTEGGI" ha vinto il premio del miglior corto documentario di "VISIONI CORTE FILM FESTIVAL IV EDIZIONE".

Il festival è un concorso cinematografico internazionale, articolato in cinque sezioni:

Fiction (italiana ed estera);  
Animazione;  
Documentario;  
Videoclip.

Sono stati selezionati 500 cortometraggi; sono rimasti 53 finalisti da 17 paesi del mondo.

Una bella serata quella dello scorso 10 ottobre a Minturno (Lt), davanti ad una platea di oltre 150 persone abbiamo potuto raccontare Viareggio.

Sono stati due giorni densi e stancanti, ma siamo tornati carichi di energia per aver portato un messaggio bello e forte oltre al primo premio nella categoria DOC con la seguente motivazione:

"Per aver saputo raccontare una storia italiana con poche ma significative immagini di una tragedia che ancora oggi cerca la sua giustizia, con rispetto e dignità, ma senza dimenticare l'importanza della ricerca della verità e l'impegno affinché orrori simili non si ripetano mai più".

Il nostro cammino continua ...  
batteremo ogni strada ...

**NO ALLA PRESCRIZIONE PER VIAREGGIO!**

Il presidente de IL MONDO CHE  
VORREI onlus  
Marco Piagentini





## DIARIO DEL TAV

Le lotte contro gli sbagliati progetti TAV sono molteplici; per ricordare i principali fronti:

1) sul Terzo Valico (Genova – Novi Ligure -Tortona) vari comitati si stanno impegnando contro lo scempio del territorio; dopo i loro esposti sulla presenza di amianto nelle rocce scavate arrivano le prime conferme ufficiali e i lavori si fermano. Ma i costruttori con fare feroce minacciano chiunque pubblici notizie che screditino la loro immagine, come quella che c'è amianto nello smarino che producono; blog e siti di movimento tutti sotto minaccia di querela.

2) La linea che dovrebbe creare un collegamento TAV fra Milano e Venezia, Trieste vede ancora un susseguirsi di tracciati uno più fantasioso dell'altro; di potenziare e velocizzare la linea esistente non ne parlano che i comitati di cittadini.

3) Nella Val di Susa sempre più militarizzata la trivella che aveva iniziato a scavare un tunnel esplorativo ha subito gravi ritardi per le lacune del progetto. Allo stesso tempo nei tribunali torinesi vengono ribadite le accuse di terrorismo a chi si oppone all'opera e si processa lo scrittore Erri De Luca per istigazione a delinquere per aver sostenuto che è giusto sabotare i lavori. Ironia della sorte emergono prove sempre più convincenti di infiltrazioni pesanti della 'ndrangheta nei cantieri e addirittura il pasdaran del siTAV, Stefano Esposito, è chiamato in causa per aver favorito le 'ndrine. Si arriva al paradosso che vede polizia, carabinieri, guardia di finanza ed esercito a difesa di cantieri controllati dalla 'ndrangheta: un quadro emblematico di questa Italia.

4) A Firenze il progetto di Passante sotterraneo TAV vede lavori rallentatissimi, ma costi che schizzano alle stelle. Tutta la politica locale e nazionale tace e fa finta di non vedere.

Nel frattempo è iniziato il processo che vede implicati per reati ambientali, truffa, corruzione e falso oltre 30 fra dirigenti di imprese, ministeriali e delle Ferrovie; siamo alle prime battute dove si tengono le udienze preliminari. Ascoltare gli avvocati è piuttosto noioso, ma interessante perché emergono cose che solitamente vengono taciute. Abbiamo ascoltato gli avvocati degli imputati Morandini, Ferro, Giorgietti, Incalza e Bocchimuzzo. Quest'ultimo ha anche letto una sua nota personale in cui, oltre a dichiarare la sua estraneità ai reati commessi, lamentava come la sua vita fosse diventata un inferno con l'inizio dell'inchiesta. È probabile che alcuni degli inquisiti siano stati travolti dal sistema più che essere dei fraudolenti, ma certamente tutti loro ne hanno tratto opulenti vantaggi; nessuno di loro è finito sotto un ponte. A proposito dell'ing. Rosaria Ferro si

### **É deragliato il trenino della ... Tav...**

*Il 2 ottobre il trenino che circola all'interno del cunicolo della Maddalena di Chjiomonte (Tav Val di Susa), dopo aver trasportato alcuni parlamentari in visita al cantiere è deragliato ... nessun ferito.*

è parlato di come le "riserve" (i maggiori costi pretesi dal costruttore in seguito a varianti progettuali) siano state usate in maniera truffaldina. Gli inquisiti se ne tirano fuori, ma il fatto delle riserve anomale rimane. L'avvocato di Giorgietti (Nodavia), tra le altre cose, ha dichiarato che è da anni che tutti sapevano che le terre non sarebbero potute andare al deposito di Santa Barbara nel Valdarno; i nostri beniamini politici in tutti i livelli istituzionali lo hanno sempre tenuto nascosto. Non posso fare a meno di dire che tutto questo mi fa profondamente schifo. Interessante anche sentire che la fresa che doveva scavare i tunnel non solo era realizzata con materiali di scarto, ma era addirittura priva di alcune parti e non si è potuto nemmeno metterla in moto per "far finta" di poter scavare! Nel frattempo quella fresa è stata smontata e ne sta arrivando una nuova dalla Germania. Ma la perla che su tutte ha brillato è il brevissimo intervento dell'avvocato di Ercole Incalza; meno di dieci minuti per dire due cose:

L'ex capo della struttura di missione del MIT (Ministero dei Trasporti) è accusato di "falso" per aver contraffatto le date di alcune lettere in cui si parlava dell'autorizzazione paesaggistica. L'avvocato ha argomentato che non si tratta di reato perché quelle lettere false non sono state protocollate dal Ministero, cioè da un soggetto pubblico, ma da RFI. RFI è una SpA, cioè una società di diritto privato, per cui non ci sarebbe alcun reato. Non ha detto che non c'è stato un atto falso, ma che questo non è perseguibile! Eccoci spiattellato davanti ai nostri occhi quello che denunciavamo da decenni, cioè che il ricorso forsennato a Società per Azioni non è per niente dovuto alla ricerca di maggiore efficienza, ma all'opacità e all'impunità che questa veste giuridica garantisce.

Per quanto riguarderebbe il versante del reato di truffa nei confronti dello Stato, per aver mentito sempre sull'autorizzazione paesaggistica, Incalza non sarebbe perseguibile perché nel codice è previsto sia reato solo se si ha "vantaggio patrimoniale" da parte del truffatore; ma siccome questo vantaggio non è dimostrato, il nostro Ercole sarebbe da non processare. Un amico grossetano mi ricordava che il breve inciso "ricevendone un vantaggio patrimoniale" sarebbe stato introdotto da Bassanini all'interno di una legge finanziaria degli anni '90, uno di quei fastelli normativi in cui vengono nascoste tutte le porcate possibili. Ecco anche questa riemergere davanti a noi.

È bene ricordare che anche la legge tanto decantata che ha finalmente nella primavera 2015 introdotto il 'reato ambientale' nel nostro codice (dopo due anni di dibattiti e col voto del Movimento 5 Stelle) ha la sua parolina magica che scombina tutto l'apparato: "abusivamente". I reati ambientali sono perseguibili solo se commessi "abusivamente", cioè in mancanza di qualche autorizzazione. A Taranto i legali della famiglia Riva che ha provocato la morte di centinaia di persone con l'inquinamento dell'acciaieria, stanno usando questa nuova legge per cercare di scagionare i loro assistiti: tutto era autorizzato, niente abusivo. Un eccidio a norma?

Se siete curiosi leggete:

[www.peacelink.it/ecologia/a/41719.html](http://www.peacelink.it/ecologia/a/41719.html))

Le cronache dal mondo TAV sono spesso depressive; scusate.

**COMITATO NO TUNNEL TAV FIRENZE**

**Lotta contro schiavismo, sfruttamento, caporalato**

# Dalle campagne del Foggiano

Giovedì 10 settembre si è svolto un partecipato presidio indetto sotto alla prefettura di Foggia dalla **Rete Campagne in Lotta**.

Il presidio, cui hanno preso parte un centinaio di lavoratori immigrati delle campagne impegnati nella raccolta dei pomodori e, in gran parte, addensati nel fatiscente ghetto di Rignano Garganico, è stato convocato a seguito delle numerose mobilitazioni promosse dalla Rete nei mesi di luglio e agosto, le quali hanno portato alla convocazione di ben 2 tavoli di trattativa in Prefettura.

Al primo tavolo, tenutosi mercoledì, si è discusso delle problematiche relative al rilascio del permesso di soggiorno: la Rete ha chiesto di superare il vincolo della residenza come preconditione per ottenere i permessi: occorre ricordare che il Decreto-Lupi impedisce di ottenere la residenza presso edifici o prefabbricati occupati, il che rende impossibile il rilascio o il rinnovo del permesso per chi viva nel ghetto o sia senza fissa dimora.

Al tavolo di mercoledì la Rete ha strappato un primo risultato parziale, ottenendo dalla prefettura il rilascio di una circolare che impegna il comune di Foggia a concedere il permesso di soggiorno anche a chi è privo di residenza, identificandolo come "senza fissa dimora".

Per il tavolo di giovedì, dedicato alle tematiche connesse al lavoro, la prefettura ha guardato caso posto la preconditione che partecipassero, oltre alle associazioni datoriali, anche la Caritas e i sindacati collaborazionisti e complici del caporalato e dello schiavismo nelle campagne, **CGIL in testa**. Non va mai dimenticato, infatti, che le **condizioni di lavoro bestiali** imposte ai braccianti garantiscono da decenni una vera e propria orgia di profitti non solo ai padroni delle campagne, ma anche a tutta la filiera, che a Foggia vede spadroneggiare nel campo della lavorazione della trasformazione veri e propri colossi multinazionali quali la Princes.

**Un orgia di profitti che poggia su un sistema di sfruttamento brutale che non potrebbe essere possibile senza la**

**[campagneinlotta.org](http://campagneinlotta.org)**

**fitta rete di connivenze e di malaffare che unisce padroni, caporali, associazioni dedite al business dell'accoglienza e sindacati collusi.**

Il SI Cobas è stato presente al presidio sotto la prefettura insieme ai lavoratori con una propria delegazione, contribuendo all'organizzazione della piazza, ma ha espresso, per i motivi suindicati la propria contrarietà a tenere tavoli unitari con CGIL-CISL-UIL, a maggior ragione quando queste ultime sono del tutto estranee alle lotte (anzi complici del padronato e del caporalato) e vengono fatte rientrare dalla finestra col fine di strumentalizzare e confondere le acque, delegittimando i processi di autorganizzazione e "ingabbiando" i risultati strappati.

Da sempre, quando le istituzioni cercano di imporre coi ricatti la presenza dei confederali significa che c'è puzza di bruciato: dunque meglio sarebbe a nostro avviso, rispedire l'offerta al mittente e rilanciare la lotta autorganizzata.

**Il ruolo nefasto dei sindacati di stato al tavolo di trattativa non ha tardato a palesarsi:** incalzati dalle rivendicazioni della piazza, hanno iniziato a provocare ed inveire contro la delegazione di Campagne in Lotta, dimostrando così qual'era il vero scopo della loro presenza.

L'unico impegno in parola assunto da Prefettura è parti datoriali (in primis Confagricoltura) è stato quello di lavorare all'istituzione di un servizio-trasporti gratuito per gli abitanti del ghetto, ma nessuno ha spiegato chi cacerà i soldi: secondo la Rete, in merito già esiste un progetto della Regione Puglia (800mila euro attualmente bloccati).

Anche sul tema fortemente sentito della casa e della necessità di superare il "sistema-ghetto", le risposte sono state vaghe ed elusive.

Di fatto, lo spauracchio maggiormente temuto dalla controparte, cioè la messa all'ordine del giorno del tema delle garanzie in termini lavorativi e salariali,



è stato abilmente bypassato da padroni e istituzioni grazie al soccorso dei confederali.

Come contraltare alle vaghe e inconsistenti promesse fatte nel tavolo istituzionale, è emersa in maniera limpida la determinazione e la disponibilità alla lotta di centinaia di proletari immigrati, stanchi di subire vessazioni di ogni tipo e decisi a dire basta alla schiavitù e alla segregazione dei ghetti. Ciò è confermato dal fatto che altre centinaia di lavoratori presenti nel ghetto erano già in fila per partecipare al presidio e iniziare la lotta, ma impossibilitati a raggiungere il centro di Foggia a causa della scarsità di risorse e mezzi di trasporto a disposizione.

Si tratta ora di non dilapidare un patrimonio di lotte conquistate con dura fatica. Si tratta a nostro avviso di far bagaglio della generosità e dell'impegno profuso da Campagne in Lotta su questo importante e difficile terreno d'intervento, nella consapevolezza però che la generosità e la buona volontà da sole non bastano se si vuol dar vita a un movimento di lotta del proletariato bracciantile capace di inchiodare i padroni, i caporali e le istituzioni con le spalle al muro.

La lotta vincente del movimento dei facchini nel centro-nord Italia e la capacità di questi ultimi di partire dalle conquiste sui luoghi di lavoro per poi allargare il piano rivendicativo ai temi della casa e dei servizi sociali, seppur con le enormi differenze riguardanti il contesto sociale e lavorativo, resta un esempio e un'indicazione di lavoro valida al fine di estendere e generalizzare il fronte di lotta su scala nazionale.

**SI Cobas**

## Firenze

**"VOLETE BURRO  
O CANNONI?"**

Firenze ospiterà il vertice dell'Assemblea parlamentare paesi aderenti NATO.

25/26 novembre "Gruppo speciale Medio Oriente e Nord Africa"

I nostri governanti, i nostri parlamentari, i media, le associazioni padronali si sono alacremenente concentrati su promuovere, votare, sostenere, far approvare e applicare, provvedimenti, leggi, riforme e riformine come: Jobs Act, Buona Scuola, Spending Review, Riforma previdenziale, Piani sanitari nazionale e regionali, Riforma Pubblica Amministrazione, Accordo sulla rappresentanza sindacale e ... privatizzazione servizi pubblici, dei trasporti, delle aziende municipalizzate, svendita del patrimonio pubblico e chi più ne ha più ne metta!

Tutto, ovviamente "per il Pareggio di Bilancio" (inserito addirittura nella Costituzione), "per la Riduzione del Debito Pubblico", perché "altrimenti sale lo SPREAD" (il nuovo totem a cui tutto sacrificare) e perché "Ce lo chiede l'Europa!"

Ma intanto: in Settembre 2014 al vertice NATO tenutosi a Newport (Galles) il Presidente del Consiglio Matteo Renzi sottoscrive la Dichiarazione Finale che "Impegna i 28 paesi aderenti ad invertire la tendenza al declino dei bilanci della Difesa". Attualmente l'Italia già eroga per spese militari 80 Milioni al giorno; circa un miliardo l'anno per il contingente NATO in Afghanistan; le Commissioni parlamentari di Bilancio approvano "Spese per ammodernamento flotta militare per 5 miliardi e 400 milioni" per: Portaelicotteri d'assalto, 10 pattugliatori d'altura lanciamissili, 2 navi da sbarco, nave oceanografica appoggio sottomarini. Spese a carico Ministero Difesa, Ministero Sviluppo Economico, Ministero Istruzione Università e Ricerca.

E' ormai più volte ripetuto che "... bisogna intervenire in Libia" ovviamente "per fermare gli scafisti che trasportano i profughi e i migranti."

Inoltre c'è la questione dell'acquisto da parte dell'Aeronautica Militare dei 90 famigerati aerei F 35.

Costo cadauno 135 milioni (totale 15 miliardi) e con costi di manutenzione e mantenimento superiori del 79% a quelli che dovrebbero sostituire. Solo assemblato in Italia, il velivolo sarà costruito in Turchia, inoltre, l'armamento e la tecnologia sarà realizzata negli USA. I caccia saranno installati in aree "US only" da personale militare statunitense. L'Italia ci mette le spese di realizzazione e gestione della base. Il primo F35 assemblato a Cameri (Novara) è stato "battezzato" con tanto di cerimonia pubblica, con le Autorità, le Frecce Tricolori e la diretta tv.

Ma di bloccare o ridurre tutte queste spese, l'Europa NON ce lo chiede? Ma NON fanno salire lo SPREAD? NON aumentano il Debito Pubblico? Ma se si spendono tutti questi miliardi per pareggiare il Bilancio che cosa tagliamo ulteriormente?

All'appuntamento di novembre dimostriamo chiaramente che siamo contrari a questa politica militarista che condanna i popoli alla miseria e arricchisce la casta industriale-militare.

Ricordiamoci anche che Amministratore Delegato di Finmeccanica, azienda a controllo pubblico, in primafila nella industria bellica nazionale, è adesso Mauro Moretti, ex AD di Ferrovie, che dopo aver devastato l'azienda di trasporto pubblico e mezza Italia con la TAV, è stato nominato da Matteo Renzi a dirigere Finmeccanica.

"Basta investimenti nei trasporti, la mission di Finmeccanica sarà l'aerospazio e l'industria militare". Parole di Moretti che sanciscono la vendita alla giapponese Hitachi di AnsaldoBreda, la fabbrica pubblica che produce treni e altri vettori di trasporto collettivo.

Tutti contenti che, l'Emiro petromonarca del Kuwait, ha commissionato a Finmeccanica & soci (Francia e Germania) aerei da guerra Eurofighter per otto miliardi. Orgoglio Made in Italy!

CUB Firenze



**CubRail conquista Barcellona grazie ai cinque figli di David redattor Leoni che piantano la bandiera!**



## Ragusa

### Sulle ferrovie, l'assessore regionale Pizzo ignora il Comune di Ragusa

Venerdì 11 settembre si è svolto un incontro tra l'amministrazione comunale di Ragusa (presenti il sindaco Piccitto e l'assessore all'ambiente Zanotto) e una delegazione di CUB Trasporti (Gurrieri, Ragusa, Schembari) allargata a Legambiente (Patriarca) ed altri iscritti CUB e ferrovieri.

L'incontro era stato richiesto dalla CUB Trasporti per fare il punto su alcune questioni rimaste da tempo in sospeso:

- metropolitana di superficie
- immissione nuovi treni sulla tratta, inserendoli nel contratto di servizio.

Sul primo punto si è riscontrata una oggettiva difficoltà dell'amministrazione a portare avanti il progetto, ragion per cui CUB Trasporti si attiverà per definire un percorso specifico che possa condurre alla progettazione definitiva e alla individuazione dei finanziamenti necessari.

Sul secondo punto abbiamo preso atto che gli assessori succedutisi alla Regione nel corso dell'ultimo anno e mezzo hanno evitato di incontrare i rappresentanti del comune, che dal marzo del 2014 attendono una convocazione per definire l'immissione di nuove corse per pendolari, nonostante le continue sollecitazioni di questi ultimi.

L'attuale assessore regionale Pizzo, dal mese di aprile non risponde alle richieste dell'assessorato all'ambiente del comune di Ragusa, che aveva inviato a fine marzo una dettagliata piattaforma - come richiesto dall'assessorato regionale stesso - contenente l'elenco dei treni utili al potenziamento del trasporto su ferro nel territorio ibleo, da inserire nel contratto di servizio che da tempo si da prossimo alla firma.

Questo grave e omissivo silenzio sta facendo sì che il prossimo contratto di servizio Regione-Trenitalia cancelli ogni potenziamento dei treni nella tratta ferroviaria Siracusa-Ragusa-Gela.

Tratta, paradossalmente, interessata a lavori di sistemazione, ristrutturazione e potenziamento infrastrutturale tra Licata e Comiso, per alcune decine di milioni di euro.

Dopo aver chiesto al comune di Ragusa di segnalare le richieste del territorio ibleo, dall'assessorato regionale non è giunto nessun riscontro, ed ogni tentativo di contatto e di incontro è stato snobbato.

Crediamo che questa situazione sia fin troppo grave, e non più tollerabile. Le forze politiche e i parlamentari, che ovviamente ci hanno dormito sopra - trattandosi di vicende che durano mesi e anni - dovrebbero cominciare a svegliarsi.

Oggi la nostra provincia potrebbe avere dei collegamenti diretti ferroviari con

Palermo, con percorrenze attorno alle 4 ore; potrebbe avere una rete di collegamento provinciale e interprovinciale efficiente, a disposizione dei lavoratori e degli studenti pendolari e dei crescenti flussi turistici, nonché dell'aeroporto di Comiso; e potrebbe avere un servizio metropolitano urbano i cui costi sono così irrisori che forse, proprio per questo, non hanno stimolato nessun appetito politico-imprenditoriale, lasciandoci ancora con una mobilità da medioevo di cui tutti si lamentano ma su cui quasi nessuno sente la dignità di reagire.

Per noi, abituati a non fermarci davanti a nessun ostacolo, la lotta continua. E non potrebbe essere altrimenti.

**Coordinamento provinciale  
CUB Trasporti**

### Milano Centrale Casa Manovra /1

*Sembra il muro dei Pink Floyd, no? E invece è il muro che separa i bagni in Casa Manovra. L'hanno tirato su e a cosa serve non si sa. È uno dei tanti misteri di questo luogo inquietante e ormai leggendario.*

### Milano Centrale Casa Manovra /2

*No, non è un ritocco dell'impaginatore né una foto sovraesposta. È davvero Casa Manovra avvolta nella polvere, a causa dei lavori di rifacimento della facciata esterna a metà settembre. Polveri sottili nei polmoni, altro che divisa! Vergogna!*

## Codici ingresso salette PdM

*tredicesimo aggiornamento*

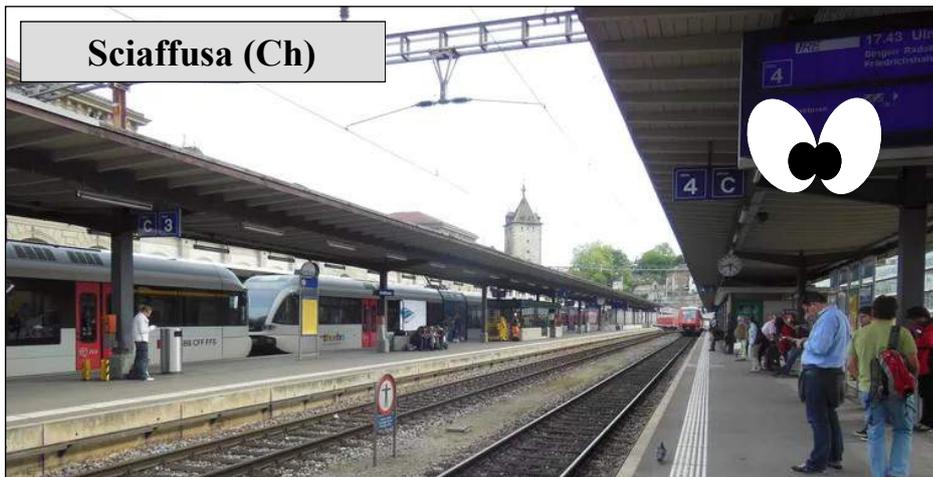
Alessandria	3825A
Bergamo	7878
Bologna Centrale	310376C
Bologna Mascarella	1111C
Chiasso saletta SBB	1291
Civitavecchia <i>smartcard</i>	<i>uff. verifica</i>
Cremona	2871A
Domo DPV Pax	1361C
Domo saletta TMR	461279*A
Firenze CM	301211
Firenze CM <i>bagni PdM</i>	3136E
Firenze Rifredi	560280
Firenze SMN	2135E
Gallarate	2386
Genova Brignole	4112
Genova PP ITP	2345
La Spezia	1210*A
Lecco Maggianico	070576E
Livorno Centrale	<i>smartcard</i>
Lucca	246790E
Mantova	246810E
Mestre IA	6134E
Milano Centrale <i>scala C</i>	102
Milano Centrale <i>scala E</i>	123
Milano Lambrate	1E
Milano Parco Centrale	
<i>Cancello</i>	2584
Milano Rogo	*2871
Milano San Cristoforo	132351E
Milano Smist. <i>PM centro</i>	1956
Modane <i>entrata</i>	2009
Modane <i>uscita</i>	000
Novara Boschetto <i>later</i>	1234E
Novara Boschetto	26461E
Orbassano	26463
Parma	353
Parma DPV	3521
Pavia	1234
Piacenza	002006
Pisa Centrale	201400
Pistoia	246790E
Roma T.ni ( <i>via Giolitti 42</i> )	9864B
Padova ( <i>cancello</i> )	8035E
Padova DPV	8034*A
Rimini	347C
Rimini DL	353C
Roma Ostiense	2336
Savona	4112
Torino Porta Nuova	7681
Verona PN	1364E
Ventimiglia	020406
<i>Si apre la scatola e si estrae la chiave per l'ingresso</i>	
Voghera	1423E

## Lutti nostri

Tutta la nostra vicinanza e solidarietà a Roberto Santi, ex macchinista ed Rls di Bologna Pax, e alla sua famiglia per la tragica scomparsa del figlio

**Alex**, 17 anni  
avvenuta l'8 settembre a San Giovanni in Persiceto.

## Sciaffusa (Ch)



*Il 13 agosto circa 100 pendolari che si trovavano sulla doppia composizione dell'espresso regionale RE4913 a Sciaffusa in partenza alle 7.40 per Zurigo sono rimasti fermi: la sezione posteriore non era stata agganciata, l'annuncio all'altoparlante non è stato sentito e il treno è partito ma ... solo il primo pezzo.*

## Senza commento (estate sui treni regionali)



## Firenze Campo Marte



*Dopo la bufera del 1° agosto ...*

## Rogo



*ROGO (per il pubblico detta anche Milano Rogoredo) - Guardate bene i due segnali di avviso dei binari di destra lato Bologna di entrambe le linee, lenta e veloce. Non vi anticipiamo nulla, vi chiediamo solo di memorizzare lo stante e, quando transitate, di far caso alle tabelle distanziometriche. Poi ne riparliamo, ok?*

## PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

Abbonamenti  
sostenitori e  
sottoscrizioni al  
giornale CubRail,



GALLARATE: Oste cinico, 6  
MILANO ITP: Errico De Maio, 60  
REGGIO EMILIA: Antonio Testa, 100  
ROMA: Christian Asuni, 20

**SOTTOSCRIVETE!  
SOTTOSCRIVETE!**

## Auguri !

Il 20 agosto è nata MAGDA, figlia di Eleonora e di Vilbert Farina, e nipote di Giorgio Farina, entrambi macchinisti IESU Milano ed abbonati CubRail

Il 23 agosto è nato ALEXANDER, figlio di Rada e di Simone Leo, macchinista IESU Milano ed abbonato CubRail

Il 5 settembre ROSELLA si è unita in matrimonio con LUCA SANTILLI, macchinista IESU Milano, iscritto Cub ed abbonato CubRail

Il 23 settembre MARILENA si è unita in matrimonio con FABIO CRISTOFARO, macchinista FB Milano, iscritto Cub ed abbonato CubRail.

AUGURI DALLA REDAZIONE



**OCTUBRE - 2015**  
**MUCHAS VOCES, UNA SOLA LUCHA!**

**AUSTERIDAD,**



**En defensa de los derechos de los  
trabajadores y las trabajadoras**  
**No pagaremos esta crisis**



Red Sindical Internacional de Solidaridad y de Luchas

Rede Sindical Internacional de Solidaridade e Lutas  
Réseau Syndical International de Solidarité et de Luttas  
International Labour Network of Solidarity and Struggles  
العامل مع النضال للتضامن الدولية العمل شبكة  
laboursolidarity.org

*Lutti nostri*

## Luis Serrano

Dopo una breve malattia è scomparso Luis Serrano, militante della CGT di Saragozza, dipendente municipale, responsabile fino al 2013 delle relazioni internazionali CGT. Luis sarà sempre al nostro fianco nella lotta.



*Addio compagno, che la terra ti sia lieve*

## REPRESSIONE NEL MONDO CONTRO I MILITANTI SINDACALI DI BASE

### PARAGUAY

Nell'immagine un lavoratore aeroportuale in sciopero a fine giugno contro la privatizzazione, così ridotto dopo l'attacco della polizia. Lo sciopero è stato dichiarato illegale, ne sono seguiti scontri, trasferimenti coatti e licenziamenti politici degli attivisti del sindacato di base CTT.

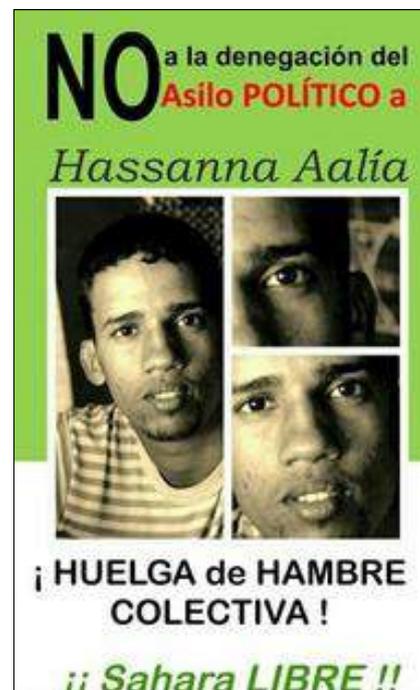


### FRANCIA

Nara Cladera, franco - uruguaiana che abbiamo conosciuto in occasione di un incontro internazionale di ferrovieri due anni fa, insegnante a Aspe (Alta Garonna) e militante di SUD Education, è stata arrestata e incarcerata martedì 6 ottobre, la sua casa perquisita nell'ambito di una rogatoria emessa da un GIP parigino per "associazione a delinquere mirata ad azione terroristica". Il tutto nel quadro dell'arresto di una persona che la stampa francese e spagnola hanno presentato come "Il figlio del capo storico dell'ETA". Nell'ottica dei media, quindi, "figlio di" pare essere un motivo per arrestare con accuse di terrorismo. Per quale motivo è stata arrestata la nostra compagna? Perché il "figlio di" ha mangiato e dormito da lei. Permettere a due bambini e ai loro genitori di avere un posto dove passare delle vacanze assieme non è terrorismo! Solidarietà a Nara.

### MAROCCO

L'associazione 'Sáhara Libre' chiede al governo spagnolo di concedere asilo politico all'attivista saharawi Hassana Aalia, condannato nel 2013 alla pena perpetua dal tribunale militare di Rabat. Hassana Aalia venne arrestato per la partecipazione al campeggio "Gdeim Izik", protesta pacifica per rivendicare diritti sociali e politici in Marocco. Hassana si stabilì a Bilbao nel 2011, ora ha l'espulsione obbligatoria, col rischio certo di venire arrestato e torturato.



## Dall'inferno macedone al filo spinato ungherese



Gevgelija (Macedonia, stazione al confine con la Grecia) Immigrati all'assalto dei treni. Gli immigrati tentano di salire disperatamente a bordo a causa delle nuove leggi macedoni che danno a coloro che sono illegalmente nel Paese - da Grecia, Turchia e Bulgaria - la possibilità di restare per soli tre giorni nel Paese, dopo i quali verranno arrestati. Senza sbocco sul mare, la Macedonia rappresenta una via di transito importante dal Medio Oriente e Africa per chi arriva via Grecia, Turchia e Bulgaria e tenta di proseguire in Serbia ed da qui in Europa Occidentale.



Foto sopra un giovane ustionato viene soccorso dopo essere stato investito da una scarica AT.  
Foto sotto: il carro spinato che staziona al confine, ideato dal governo fascista ungherese

[Daylmail.co.uk]



### Le porte d'Europa

Ciudadini arrivati nel 2015 attraverso le principali rotte migratorie



CUB

Rail

ARCHIVIO STORICO

1921

# IL GUAGLIONCIELLO DI TORINO

*"U' guaglioniello" è l'ingegner Ferrante della Direzione Trazione di Torino.*

*"Chisto guaglioniello" ha avuto il coraggio di dire ai suoi allievi durante una lezione nel locale della scuola Macchinisti TE di Torino di non imitare quegli asini dei macchinisti di Bussoleno che non sanno guidare e hanno paura di correre.*

*I macchinisti di Bussoleno, egregio ignorantello, non hanno nulla da imparare da voi e sanno fare il macchinista più di quanto voi sappiate fare l'Ingegnere. Il risultato "stupefacente" del vostro corso Macch. TE (9 promossi su oltre 45 allievi) è la migliore dimostrazione.*

*Altro che dire agli allievi che dovevano vergognarsi quando non sapevano ripetere alla lettera la vostra lezione.*

*Dovreste vergognarvi voi di non saper insegnare. Se le Ferrovie dello Stato non fossero la cuccagna di tanti spostati ed inetti come voi, a quest'ora, dopo un simile risultato disastroso, moralmente per voi ed economicamente per l'erario, potevate cercarvi un'altra occupazione.*

*Invece forse vi affideranno un altro corso di Macch. TE.*

*Ma se non sapete fare l'Ingegnere, non crediate di saper fare il macchinista, e tanto meno d'insegnare a questi.*

*La vostra mania di correre a 100 km all'ora non è la migliore qualità per un buon macchinista.*

*E qui denunciemo l'incoscienza di "chisto guaglioniello", raccomandando al nostro Servizio e al Capo Divisione di Torino di allontanarlo dal servizio, per evitare lo sconcio di veder violare il regolamento proprio da chi dovrebbe sorvegliarne l'applicazione e darne, per primo, l'esempio.*

*Il giorno 17 settembre, con lo speciale TV 1612 viaggiò a 100 km all'ora sull'intera tratta Torino-Bussoleno impiegando 38': Naturalmente se ne infischio del limite massimo di velocità consentito dalla linea, che in alcune tratte è di soli 75 km all'ora, e, quel ch'è peggio, transitò a 37 km all'ora sul ponte di Sant'Antonino dove è prevista la fermata per il pilotaggio!*

*Che ne pensa il Commendator Oddone?*

*Ai macchinisti TE di Torino e Bussoleno raccomandiamo di non lasciarlo guidare, e alle sue rimostranze rispondetegli pure: Voi andate ad imparare di fare l'Ingegnere e noi impareremo di fare il macchinista!*

CIEFFE

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 scenziato d'Iseo
- CR26 Gli esculapi di Reggio Calabria
- CR27 Il postribolante di Brescia
- CR27 Il lapidato di Rimini
- CR28 L'ignorantone di Caserta
- CR29 Il mancato suicida di Salerno
- CR30 Il ricottaro di Gorizia

## PRIMA DI COPRIRLA CON LA MASSICCATA TOCCATE LA NOSTRA M ...

**Tocate con mano i nostri bisogni e fateci finalmente passare sopra la ferrovia !**

Intervento del deputato di Cicagna (Ge) Carlo Cavagnari, per richiedere la costruzione di una linea interna Genova—La Spezia, 1911

**AIUTACI ! SOSTIENICI !  
SIAMO AUTOFINANZIATI !  
postpay n. 4023600610984736  
intestata a Francesco Mesiano**

### COPERTINA

Un migrante esausto si tiene la testa dopo non esser riuscito ad ottenere un posto su un treno in direzione del confine serbo presso la stazione ferroviaria di Gevgelija, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, il 13 agosto 2015.

Secondo le stime dell'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (OIM), dall'inizio dell'anno a metà giugno 2015 sono transitati 160mila migranti, soprattutto via Grecia e Italia.

(Foto Georgi Licovski / EPA)

CUB RAIL

**GIORNALE DI COLLEGAMENTO TRA I FERROVIERI  
stampato a Milano**

### REDAZIONE

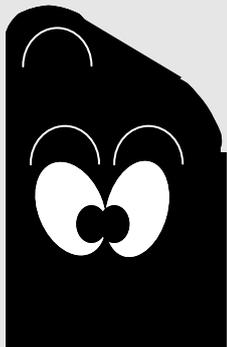
Viale Lombardia, 20 Milano tel 0270631804 fax02 70602409

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, 15 ottobre 2015



**CONTINUE  
AD INVIARCI LE  
VOSTRE  
SEGNALAZIONI**

## Cargo Style\* a valanga (VI)

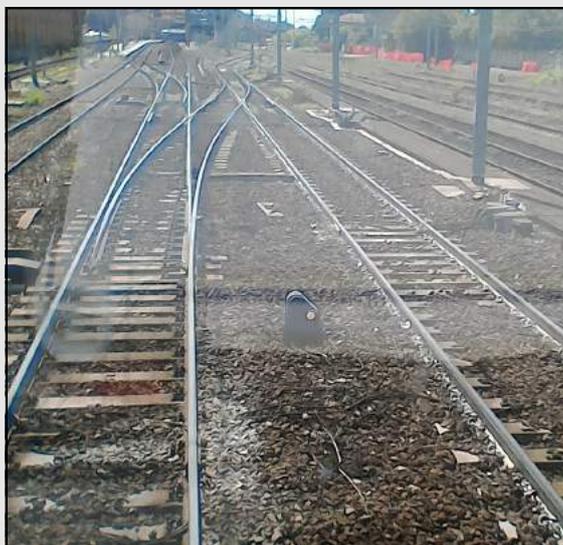
(continua dai numeri precedenti)



**MESTRE DL by night**  
Segnale basso ingresso, fulminata centrale



**Milano Centrale CM3,**  
Segnale basso 264, fulminata centrale



**PAVIA**  
Segnale basso binario 4, fulminata centrale



**MILANO CENTRALE**  
Segnale basso ingresso Parco Centrale, fulminata destra

### Che cos'è il Cargo Style

\* Il Cargo style ha origine dalla caratteristica dei fanali di testata di molti treni merci di circolare con una lampadina fulminata; in seguito, come dimostra questa rubrica, ha contagiato i segnali bassi. Rappresenta un simbolo di degrado, mancato rispetto RS e delle norme di sicurezza, menefreghismo, scarsa professionalità, tutti indicatori che contribuiscono ad ammazzare il nostro lavoro.



# Dal Tribunale di Lucca - Processo sulla STRAGE di VIAREGGIO del 29 giugno 2009

*Dopo la toccante testimonianza di Marco Piagentini riportata sullo scorso numero, pubblichiamo ampi stralci della testimonianza del tecnico di parte civile Marco Boniardi. La trascrizione è sforbiciata per economia di spazio e ridotta alle parti che ci sembrano più interessanti, considerando inoltre che nel verbale originale essa riporta un intervento parlato, con incisi e ripetizioni e che si riferisce a materiale che sta illustrando con proiezione di diapositive. Il tecnico espone la mole di letteratura internazionale presente sugli svii/deragliamenti di convogli di merci pericolose, che avrebbe dovuto essere presa in considerazione nella valutazione dei rischi e nella predisposizione dei correttivi. L'analisi si addentra nel dettaglio delle fasi dell'incidente in funzione dell'opera di prevenzione tecnicamente ogg possibile.*

**Tribunale di Lucca. Estratto del Verbale Udienza 15 luglio 2015**

**DEPOSIZIONE del CONSULENTE TECNICO DELLA PARTE CIVILE - BONIARDI MARCO Professore Ordinario di Metallurgia al Politecnico di Milano, Dipartimento di Meccanica**

[...] AVV. MAFFEI - Siccome altri professori si è scoperto quando era troppo tardi che si occupavano non di incidenti ferroviari ma semplicemente di incidenti stradali, le chiedo: lei ha esperienze specifiche nella materia?

C.T. P.C. BONIARDI - Allora, io sui termini di carattere generale ho la presunzione di dire che sono un esperto di *failure analysis* di ingegneria forense. Cioè sostanzialmente che cosa significa? Tutte le volte che c'è un pezzo, un componente che si rompe, si frattura, si corrode, si danneggia, esplose, viene coinvolto in un incendio, vengo spesso chiamato in causa, in tutti i sensi in causa, per cercare di capire che cosa sia successo. Ovviamente, come potete immaginare, tutte queste vicende hanno sempre un contorno di natura legale e di natura risarcitoria e quindi va abbastanza da sé che alla *failure analysis*, cioè all'analisi dei fallimenti, sia collegata l'ingegneria forense, l'analisi forense. Nello specifico, relativamente diciamo alle tematiche ferroviarie, io mi sono occupato -e anche adesso mi sto occupando - di alcuni casi. Per esempio in passato mi sono occupato di valutare alcuni componenti che si sono rotti nell'incidente ferroviario di Rometta Marea del luglio del 2002; mi sono occupato [...] nel 2004 dell'incidente ferroviario con rottura di un assile di Albate-Camerlata; me lo ricordo bene perché in questa vicenda c'era il professor Toni che era consulente per le Ferrovie, se ben ricordo, c'era il professor Diana che era consulente per la Procura e in quell'occasione ho conosciuto l'ispettore Angelo Laurino, che si occupava delle questioni legate alla vicenda dal punto di vista della Polizia Ferroviaria; poi mi sono occupato anche -ed è una vicenda abbastanza marginale, perché

fortunatamente non vi sono stati morti o feriti - del treno 784 del 2006, che è un treno che deragliò dalle parti di Ancona. In questo momento io mi sto occupando anche di un incidente ferroviario che è avvenuto ad Ambivere, in cui un treno [...] a un passaggio a livello aperto ha travolto un'ambulanza; io lì in questo momento sto difendendo il direttore di movimento e ho contro, perché sono della Procura, Angelo Laurino e l'ingegner Fabrizio D'Errico. Per cui in queste vicende - come può immaginare- trovandosi spesso coinvolti, ho a che fare anche con i colleghi. Anzi, se vogliamo dirla tutta, io normalmente lavoro dall'altra parte, cioè io normalmente lavoro per le difese.

Avv. MAFFEI - Nessuno è perfetto a questo mondo, professore.

BONIARDI - Lo so, però cosa vuole. Io ogni tanto mi dico che la cosa importante è lavorare al meglio, non fare sconti a nessuno e soprattutto non personalizzare mai. [...]

BONIARDI - Allora, è stato evidenziato in controesame, se non ricordo male, non mi ricordo da chi, che l'incidente di Viareggio sia un unicum, cioè che situazioni come l'incidente di Viareggio non si sono mai verificate. E quindi ci chiediamo: questo evento è già capitato in passato oppure è la prima volta che capita? Cioè, prima del 29 giugno 2009 sono già capitate situazioni del genere? Allora, quando io faccio un'analisi di rischio io devo vedere se quello che sto analizzando e il rischio potenziale che devo ostacolare può dare origine a dei problemi che sono già avvenuti in passato, il concetto di prevedibilità. Allora, qui di nuovo mi riferisco a tutti i report di indagine del *National Transportation Safety Board* americano, del *Transportation Safety Board* canadese e del *Transportation Safety Board* giapponese. Allora, primo esempio. Deragliamento di Minot, North Dakota, 18 gennaio 2002. Un convoglio di 30 carri, che stanno trasportando sostanze pericolose, ammoniaca anidra, deraglia in prossimità di questa cittadina. I carri cisterna che si rompono rilasciano una nube di gas tossico e velenoso sopra la città. A seguito dell'incidente il Comune di Minot impose un

limite di velocità ai treni in transito attraverso la città, perché negli Stati Uniti possono fare così, il comune può intervenire su questa cosa. Questo è un esempio. Vedrete che è ricorrente, nella tipologia di incidenti che vi faccio vedere, quella che io chiamo la "fisarmonica dei carri", cioè i carri che si chiudono a fisarmonica rispetto alla sede ferroviaria. Poi diremo due parole sul perché avviene questo. [...] Il secondo esempio è il deragliamento di Melrose, in Ontario, in Canada, del 2003. In questo caso un convoglio merci di 21 carri subisce un deragliamento. I carri contenevano GPL, esattamente come Viareggio. Le cisterne dei carri furono squarciate e successivamente i carri esplosero. Ci sono stati un po' di danni, un po' di problemi. I due membri dell'equipaggio del treno subirono ustioni dovute al *fireball*, esattamente lo stesso fenomeno di incendio avvenuto a Viareggio, causato dal carro squarciato. Qui la cosa curiosa e significativa è che, proprio come nel caso di Viareggio, si è rotto l'asse in corrispondenza dell'estremità del fusello, dalla parte opposta della ruota. Altro esempio: Weyauwega, Wisconsin, 1996. Un convoglio di 68 carri merci carichi e 13 carri merci scarichi deragliano. Contenevano sostanze pericolose. 7 carri contenevano GPL e 7 carri contenevano propano. Ricordo che il GPL è una miscela tra propano e butano. Il deragliamento comporta la dispersione delle sostanze pericolose, incendio dei carri che contengono GPL e che contengono propano. Tutta una serie di problemi. Questa è la rappresentazione che voi potete trovare andando sul sito... questo è [per gli] Stati Uniti, quindi è della NTSB, e si vedono le immagini. Questo è il rapporto di indagine dell'NTSB. Altro esempio: New Brighton, convoglio, 20 ottobre 2006. Un convoglio di 83 carri che trasportano sostanze pericolose, per effetto del deragliamento si ha la rottura di 20 cisterne con fuoriuscita di etanolo -altra sostanza combustibile- con conseguente incendio durato per 48 ore. Evacuati 7 quartieri e tutta una serie di problemi. Questo è un esempio, direi che anche questo è molto significativo. Questa è un'immagine. Questa è un'altra

immagine di quello che è avvenuto. Shepherdsville, Kentucky, 16 gennaio 2007. Un convoglio di 80 carri che trasportano cicloesano, metiletilchetone, che è un precursore nella polimerizzazione, butadiene. Si verificò la rottura di 3 cisterne. Le cisterne quando deragliano e si ribaltano si squarciano, a prescindere dagli oggetti che vanno a impattare. 3 cisterne che provocano la fuoriuscita dei liquidi infiammabili contenuti, a cui seguirono diversi incendi. Evacuate 500 persone per 6 giorni, etc. [...]

Siccome ci ho perso tanto tempo a ricercare tutti questi dati e siccome mi occupo di incidenti, secondo me è una cosa interessante. Convoglio di 27 carri, sostanze pericolose. Qui non c'è stato incendio, ma c'è stata emissione di gas tossici, nube tossica. E veniamo a quello che mi chiedeva Lei e cioè al "Miracolo di Mississauga". Si chiama così perché fortunatamente non c'è stato nessun morto. Un convoglio merci di 106 carri che trasportavano sostanze pericolose ha subito il cedimento di alcune cisterne, si è liberato propano, stirene, toluene, soda caustica e cloro. Si sono avuti incendi, esplosioni e sviluppo di una nube tossica. Sono state evacuate 200mila persone, è l'evacuazione più grossa in Canada dopo l'Uragano Katrina, che ha avuto un'evacuazione molto maggiore. Ed è un caso che ha fatto scuola [...], perché ha evidenziato le problematiche del trasporto ferroviario di merci pericolose e tutti i potenziali problemi conseguenti a un deragliamento, non ultimo l'evacuazione della zona interessata dall'evento. [...] di molti di questi eventi c'è una pagina specifica su Wikipedia; se cliccate [...] il nome dell'incidente ferroviario, del deragliamento, spesso trovate, perché negli incidenti ferroviari americani e canadesi spesso trovate la pagina di Wikipedia con dentro tutti i dati e tutte le informazioni, oltre che ovviamente trovare il rapporto d'indagine della commissione che ha studiato l'evento. Qui è interessante -è sempre Mississauga- lo squarcio della cisterna. [...] E qui vedete le cisterne tutte accartocciate una sull'altra. Questo è un evento che avviene abbastanza di frequente quando c'è un deragliamento. Perché, cosa succede? Il carro svia, la cisterna deraglia, cioè si ribalta, e le cisterne che arrivano dietro continuano a spingere, per cui fanno fare un soffiato a tutte le cisterne ribaltate. [...] Questo deriva dal *Transportation Safety Board* del Giappone, che si occupa di un incidente di un treno Shinkansen, che sono i treni veloci in Giappone, in cui il treno è deragliato -è una cosa molto curiosa- perché si è trovato in mezzo a un terremoto. E chi si è occupato di questa indagine dice: "E' difficile prevenire il completo deragliamento, che vuol dire il



ribaltamento dei carri, di un treno quando il treno stesso è coinvolto in un grande terremoto vicino all'epicentro". Ma i giapponesi se lo pongono questo problema e dice: "Si dovrebbe considerare l'introduzione di alcuni apparati o dispositivi atti a prevenire il deragliamento per quanto possibile. In aggiunta, anche se il deragliamento non può essere evitato" -quindi tu non puoi evitare che il treno vada fuori dai binari- "per prevenire che il convoglio devii dalla sede ferroviaria in modo rilevante, ampliando l'area interessata dal danno, si richiede l'implementazione di misure mitigative, sia dal punto di vista delle attrezzature ferroviarie che delle strumentazioni del veicolo". I giapponesi non lo dicono, ma stanno parlando, nel 2004, dei dispositivi antisivio. [...]

Avv. MAFFEI - Posso? Ecco professore, su questa lodevole rivisitazione dei fatti di deragliamento si è formata naturalmente una cospicua letteratura. Ritengo che si siano individuate in questo modo due grandi cause, due grandi fattori di incidenza nella realizzazione di questi eventi. Li sa indicare?

BONIARDI - Penso... penso di sì. Allora, vi sono poi tutta una serie anche di database, come mi chiedeva stamattina, il MHIDAS e il FACTS, che vengono utilizzati da tutti quelli che si occupano di sicurezza per avere dati e informazioni sugli incidenti. E da questi dati, per esempio, adesso non sono io che ho fatto questa tabella ma è quell'altro collega che si è occupato dell'incidente di Viareggio, riporta anche tutti gli incidenti avvenuti in area... gli incidenti ferroviari avvenuti in Europa [...] coinvolgenti gas liquefatti pressurizzati, in cui la perdita del carico trasportato è stata registrata. Dati del MHIDAS-FACTS 1980-2007. Vedete, è una serie di incidenti in vari Paesi, con dispersione di GPL, incendi, esplosioni e così via. Questo io ve lo faccio vedere perché non vorrei che poi rimanesse l'idea che i problemi ce li hanno solo i canadesi e gli americani, perché i casi che vi ho fatto

vedere prima sono dei canadesi e degli americani. Questa è una statistica fatta su Nazioni che applicano la RID, la regolamentazione RID, e anche qui fa vedere il numero di incidenti ferroviari nel periodo '65-'84, '85-2004, nella Nazioni RID e [...] negli Stati Uniti e nel Canada. Devo dire che la numerosità degli incidenti è sicuramente maggiore negli Stati Uniti e in Canada rispetto ai Paesi RID, e in questo mi sento anche di dire -e ne sono fermamente convinto- che comunque le nostre ferrovie sono delle ferrovie molto sicure rispetto e al confronto di altri sistemi ferroviari, però sia le nostre ferrovie che altri sistemi ferroviari incorrono comunque in questi eventi, che è opportuno considerare e valutare in maniera corretta per una qualsiasi analisi di rischio. Quindi, per sintetizzare, l'incidente ferroviario di Viareggio è un evento incidentale ahimè piuttosto comune nell'ambito della casistica ferroviaria dei convogli adibiti al trasporto di merci pericolose. Allora...

Avv. MAFFEI - I due fattori maggiormente incidenti?

BONIARDI - Sì. Allora, in sintesi quindi, rottura per fatica di un assile, deragliamento di una parte del convoglio, squarcio della cisterna, rilascio di sostanze combustibili.

Avv. MAFFEI - Questa è la sequenza.

BONIARDI - Questa è la sequenza.

[...] BONIARDI - Vado veloce. I deragliamenti di convogli che trasportano sostanze pericolose ci sono ancora adesso. Questo è in Belgio nel 2013. Questo è l'incidente di Lac-Mégantic, del 2013 anche lui. Questo è interessante perché per effetto di questo incidente i convogli che da quel momento passano per Lac-Mégantic vengono fatti viaggiare a una velocità di 10 miglia per ora, al massimo, cioè 14 chilometri orari.

[...] BONIARDI - Mi avvicino alla sua domanda. Questi sono altri esempi. [...] Questa è una cisterna squarciata da un

pezzo di rotaia che ha sfondato in pieno la cisterna. Allora, i due elementi sono: uno, l'infiammabilità del GPL; il GPL è una sostanza pericolosa, è una sostanza pericolosa perché, come dice la Direttiva Comunitaria sulla classificazione di merci pericolose, è una sostanza tipo F+/R12, cioè un gas liquefatto infiammabile, e quindi tutte le volte che io ho un rilascio di una sostanza estremamente infiammabile io ho un pericolo di incidente e devo fare un'analisi di rischio. Se io facessi l'analisi di rischio, per esempio secondo la Direttiva Seveso 2 sugli impianti industriali, quando io ho una dispersione di GPL gli eventi che possono capitare sono: la formazione di una miscela combustibile, l'immediata combustione, oppure nessuna conseguenza. L'immediata combustione può dare origine al fenomeno del *jet fire*, il "dardo di fuoco", oppure al fenomeno del *pool fire*, che è "l'incendio da pozza", e invece, nel caso in cui la miscela combustibile si inneschi successivamente, io posso avere una deflagrazione in volume confinato oppure in volume libero, anche chiamata *flash fire*. Allora, nella situazione di Viareggio l'incendio è avvenuto... l'innescò della miscela è avvenuto quattro minuti e mezzo dopo il rilascio e i fenomeni che si sono verificati sono di *pool fire*, di *flash fire* e di deflagrazione in volume confinato. Non ci sono casi di *jet fire*. Quindi vuol dire che questo non è successo, nessuna conseguenza, purtroppo non è successo. Questo non è successo, gli eventi che sono avvenuti sono questi. La cosa che ci interessa valutare è: qual è la probabilità che quando del GPL esce da una cisterna si verifichi un evento catastrofico come un incendio, un'esplosione, eccetera? Non ci interessa tanto la percentuale da dare ai vari eventi incidentali, ma nel complesso. Allora, anche qui ci sono dei dati di letteratura, perché c'è tanta gente che si occupa di analisi di rischio nel caso di trasporto di merci pericolose. Questo è un lavoro del 2000 fatto da tre italiani, in cui analizzano il trasporto di GPL per rotaia e su ruota, quindi per camion e per ferrovia. Vi faccio notare la percentuale che loro associano a un rilascio considerato rilevante, *major release*, o *minor release*. Vi indico che *major release* sono più di 10.000 chili, *minor release* sono più di 1.000 chili. Nel caso di Viareggio una sola cisterna rilascia 45.000 chili; tutto il convoglio sono 630.000 chili di GPL. Quindi questo dato di letteratura mi dice che io ho una probabilità del 100 per cento che quando il GPL viene rilasciato si incendia. Ci sono altre tanti altri dati di banche dati, etc. Addirittura in questo caso si può ricavare anche un'equazione sulla probabilità di innescò della miscela, riportata in ordinata, rispetto alla quantità di GPL rilasciato. Vi faccio notare il fondo scala è 100.000. Noi con l'incidente di Viareggio siamo a dove c'è

questa linea azzurra, che adesso rimarco con il rosso. Quindi siamo praticamente fuori scala. Allora io usando questa formula ho valutato la probabilità di incendio. Nel caso il GPL fosse rilasciato da un'unica cisterna, io ho una probabilità del 68 per cento; nel caso di GPL rilasciato da più di una cisterna, io ho una probabilità del 100 per cento. Quindi l'incendio che si è verificato in conseguenza del rilascio di GPL durante l'incidente di Viareggio è un evento da considerarsi certo. E' un evento che va valutato opportunamente, perché l'Italia è un paese che ha una elevata densità di popolazione. L'Italia ha una densità di popolazione di circa 200 abitanti per chilometro quadrato e quindi significa che un incidente grave in Italia coinvolge 6 volte il numero di persone che coinvolge potenzialmente negli Stati Uniti e 16 volte il numero di persone che coinvolge potenzialmente in Canada. Quindi è molto importante considerare questo problema. Vi faccio notare anche un'altra cosa. L'Italia e la Svizzera hanno problematiche comuni, perché la densità di popolazione è assolutamente confrontabile. Un altro elemento che è importante, di quelli che mi sollecitava nella domanda l'Avv. Maffei, è legato allo svio e al deragliamento. E cioè, spesso si usano i due termini senza alcuna differenza. Io vorrei qui fare una differenza, come a volte invece viene fatta, per cui svio è il carrello ferroviario che esce dalla sede del binario; deragliamento è quando invece il carro trasportato si ribalta sulla sede ferroviaria. Allora, anche qui ci vengono in aiuto dei lavori che sono fatti. Per esempio, questa è una tesi del KTH di Stoccolma, l'Università più prestigiosa di Stoccolma, del 2005. Questo Tizio ha lavorato su 35 casi di svio e deragliamento e riporta le casistiche, anche con le percentuali, di quali sono i motivi per cui i treni deragliano. Allora, guardate, la metà circa, il 46 per cento dei deragliamenti, dipendono da problemi sul binario, la rotaia, lo scambio; ce n'è un 25 per cento che dipendono dalla rottura dell'assile; rottura dell'assile, si fa una distinzione tra rottura tra le due ruote e rottura fuori delle due ruote; e poi degrado o rottura di elementi di rotolamento, tipo le ruote ferroviarie e così via, altre percentuali. Allora, quello che mi interessa di questo lavoro è legato al fatto che le conclusioni secondo me sono significative. Lo svio di un convoglio causato dalla rottura di un assile in posizione esterna alle ruote è una casistica nota e si è già manifestata in passato. Loro dicono anche, perché stanno lavorando con le ferrovie svedesi, che alcuni carrelli sono più sensibili di altri allo svio; gli scambi ferroviari sono un elemento importante e di criticità quando il treno passa sullo scambio; e poi un'altra cosa che dicono -e che è nota e intuitiva peraltro- è che la velocità dei convogli è un parametro molto importante

nei confronti dello svio e del ribaltamento dei carri coinvolti.

[...] BONIARDI - [...] questo è un lavoro, sempre per spiegare quali sono i parametri che maggiormente hanno influenza in un deragliamento. Questo è un lavoro fatto da un'università americana, anche se dal cognome i ricercatori non sembrano peraltro americani, che ha fatto un'analisi statistica sui deragliamenti dal 2001 al 2010, di treni merci negli Stati Uniti, e trova che i dati più significativi che influenzano il deragliamento di un treno sono: la lunghezza del convoglio e la velocità del convoglio. Facciamo un inciso. Nel caso di Viareggio il convoglio era un convoglio corto rispetto ai convogli americani. Gli americani sono abituati a mandare in giro convogli di 40, 50, 60, 80, 100 carri merci. Perché la lunghezza del convoglio è rilevante? Perché quando deraglia un carro, anche a metà del convoglio, gli altri carri che sono dietro per inerzia continuano ad avanzare e fanno il danno sui carri davanti che sono appena deragliati. Quindi anche qui questa è la cosa importante, quello che è importante rilevare è che la velocità del convoglio è un elemento importante per definire il problema deragliamento del convoglio. Questo un'altra analisi che si trova in letteratura, del 2007. Questi hanno fatto un lavoro interessante e cioè prendono tutta una serie di parametri e vanno a valutare il numero di carri che deragliano in funzione di questi parametri. Fanno un riferimento 0, quindi un livello di partenza su cui fare l'analisi, che è questo, e poi vanno a variare, a modificare il parametro, più o meno il 20 per cento, più o meno il 40 per cento, e vanno a vedere come si modifica l'effetto finale, cioè il deragliamento. Si vede che *-train speed-* il parametro che ha maggiore influenza sul numero di carri deragliati è la velocità. Modificando di più o meno il 20 per cento la velocità, come nel dato che ho riportato qui così, cambia del 45 per cento il numero di carri deragliati. Cioè cosa voglio dire? Variando la velocità di più o meno il 20 per cento, nel caso di esempio se passiamo da 100 chilometri orari a 80 chilometri orari il numero di carri deragliati diminuisce del 45 per cento. E' un dato numerico che può lasciare il tempo che trova, ma fa chiaramente capire qual è -a me interessa questo- quale è l'effetto della velocità sul deragliamento. L'effetto della velocità è rilevante sugli effetti di un deragliamento.

[...] BONIARDI - [...] quindi, considerando il ragionamento che stavamo facendo, ne consegue che è l'immediata riduzione della velocità, cioè la pronta azione di frenatura, il parametro da gestire per evitare le gravose conseguenze di un deragliamento, cioè di un ribaltamento dei carri. Allora, una riprova al contrario di quello che sto dicendo è

l'incidente di cui [...] ci siamo occupati in tanti, nel 2004 ad Albate-Camerlata. In questo incidente non erano carri merci, era un vagone... un treno passeggeri. Si è rotto un asse, come in Viareggio, solo che qui l'asse si è rotto dalla parte opposta della ruota. Il treno è sviato, quindi è uscito dai binari, ma non è deragliato. Le [...] le carrozze non si sono ribaltate. Perché? Perché in questo caso l'evento è avvenuto con il convoglio in manovra, con il convoglio in manovra all'interno della stazione. Quindi questa è una dimostrazione al contrario del fatto che se la velocità in fase di svio è bassa, i carri si adagiano sulla sede ferroviaria; se invece la velocità è elevata, i carri hanno ancora un'energia cinetica sufficiente a ribaltarsi e a rovesciarsi sulla sede ferroviaria. [...] ho trovato anche un progetto della Comunità Europea finanziato dal Settimo Programma Quadro, che ci sono dentro praticamente un po' tutti, sullo sviluppo... "Development of the Future Rail Freight System", quindi "Sviluppo del Sistema di Trasporto dei Carri Merci Futuri", per ridurre l'evenienza e l'impatto dei fenomeni di deragliamento. E c'è un report, che è successivo a Viareggio, è del 2012, ma che sostanzialmente dice le stesse cose sulla velocità. [...] Loro cosa dicono? "Il tempo che intercorre tra la rottura di un assile e il successivo svio (il carrello che esce dalla sede) è solitamente brevissimo, quindi, in generale, uno svio è inevitabile dopo la rottura di un asse, mentre il treno è in movimento". Ci sta dicendo: se si rompe l'asse, è certo che il carrello svia. "Di conseguenza non c'è alcuna ragionevole possibilità tecnica per individuare in tempo reale la rottura degli assi". Però ci dicono anche che "specialmente per i carri cisterna" -non sono io che lo dico, è un documento che c'è su Internet- "specialmente per i carri cisterna e gli altri vagoni che trasportano merci pericolose, il dispositivo di rilevazione del deragliamento del veicolo è stato sviluppato per arrestare immediatamente un vagone già sviato". Ripeto: "Un vagone già sviato". Quindi sta facendo una distinzione ben precisa: tu, se metti un dispositivo di rilevazione del deragliamento, non eviti lo svio, ma rallenti la velocità di un vagone già sviato. Secondo me questo è un passaggio importante perché fa una distinzione sostanziale tra lo svio e gli eventi conseguenti a uno svio, e invece il deragliamento e gli eventi conseguenti a un deragliamento. Poi è interessante anche la valutazione economica che fa: "In termini economici il caso è piuttosto semplice da valutare, in quanto il deragliamento di un vagone con merci pericolose può avere effetti davvero molto costosi. Naturalmente costa molto meno includere il dispositivo antisvio quando il vagone viene acquistato, piuttosto che equipaggiare successivamente

i carri già in circolazione. Dal 2011 è obbligatorio che i nuovi carri cisterna vengano equipaggiati con dispositivi antisvio". Per cui, per concludere [...] se l'evento svio è certo in caso di frattura di un assile, le conseguenze non sono automaticamente determinate e gli effetti deleteri di un deragliamento, cioè di un ribaltamento, possono essere sensibilmente attenuati bloccando immediatamente il moto di un vagone appena sviato. Peraltro sul punto già i consulenti di Medicina Democratica, che secondo me hanno fatto un ottimo lavoro [...], si sono soffermati su questo aspetto delle Ferrovie Svizzere, Ferrovie Svizzere che hanno lo stesso problema di densità di popolazione che ha l'Italia e nel loro sito indicano che "per il trasporto di sostanze pericolose la ferrovia è il mezzo di trasporto più sicuro per le merci pericolose", e di questo ne sono convinto anch'io e sottoscrivo; "i carri cisterna per il trasporto di oli minerali e prodotti chimici sono stati dotati di dispositivi antideragliamento; sulle nuove linee si cerca di evitare il più possibile l'impiego degli scambi, per ridurre al minimo il rischio di deragliamento; anche la cosiddetta ottimizzazione degli itinerari contribuisce all'aumento della sicurezza". E concludo questa parte [...] con un elemento che avrei voluto dire all'inizio, poi ci ho pensato e ho detto: forse è meglio che lo diciamo alla fine. Abbiamo parlato anche... abbiamo detto, evidenziando gli incidenti, molto male del trasporto ferroviario di merci pericolose, però [...] io sono fermamente convinto, come riportano anche i dati statistici, che il trasporto delle merci pericolose su ferrovia è nettamente più sicuro rispetto al trasporto di merci pericolose su strada. Io ci tengo, come ho già detto questa mattina, a dire tutte le cose, a mio modo di vedere, secondo me come stanno.

Avv. MAFFEI - Personalmente io avrei concluso, ma naturalmente se lei ritiene di dovere aggiungere qualche altra riflessione...

[...] BONIARDI - Quello che vedete lì e cioè un'analisi tecnica delle cause dell'incidente [...] prevedibilità ed evitabilità dell'incidente, dal punto di vista tecnico. Allora, per me lo schema dell'incidente è questa cosa qui. Lo schema dell'incidente è un peso di una tonnellata, visto che c'era prima la spinta del gas che usciva dalla cisterna, che era una tonnellata, che può essere sostenuto da una fune, oppure può essere sostenuto da tante funi. Il fatto che il peso di una tonnellata cada dipende dal fatto che nel primo caso si rompe un'unica fune, nel secondo caso se ne rompono tante. Allora io mi chiedo: l'incidente ferroviario di Viareggio, dal punto di vista tecnico, perché so che quando parlo di prevedibilità ed evitabilità i giuristi qui presenti si interessano molto a quello che

magari sto dicendo, mi interessa dal punto di vista tecnico valutare se le conseguenze dell'incidente ferroviario di Viareggio siano frutto della rottura di un'unica fune, una causa sola, oppure siano originate da una rottura simultanea o consequenziale di più funi, quindi più cause. Allora, vediamo qual è la sequenza degli eventi. La sequenza degli eventi è certamente -e questo secondo me è incontrovertibile- rottura del [...] secondo asse del primo carrello del carro cisterna numero 1. Era prevedibile? Era evitabile? Secondo evento: svio del carro cisterna numero 1 e dei successivi sei. Era prevedibile? Era evitabile? Terzo evento: ribaltamento del carro cisterna. Era prevedibile? Era evitabile? Quarto evento: impatto del carro cisterna e dei successivi quattro carri cisterna contro elementi generici dell'infrastruttura ferroviaria. Era prevedibile? Era evitabile? Quinto elemento: perforazione della cisterna e formazione di uno squarcio. Era prevedibile? Era evitabile? Sesto elemento: rilascio dalla cisterna del combustibile GPL e dispersione all'intorno. Era prevedibile? Era evitabile? Settimo evento: innesco della miscela aria/GPL con sviluppo e propagazione dell'incendio. Era prevedibile? Era evitabile? Cosa è prevedibile?

[...] BONIARDI - [...] L'unica cosa che voglio dire è che quando si tratta di incidenti industriali complessi la prevedibilità deriva dall'esistenza di precedenti noti e conosciuti. Questa è l'unica cosa. Evitabile è un altro problema, ma non lo discutiamo. Allora, vediamo gli eventi uno per uno. Rottura dell'assile. L'evento era prevedibile? Secondo me sì. L'evento era sicuramente prevedibile, come del resto la numerosità dei casi di rottura per fatica di assili, soprattutto in convogli merci, sta a dimostrare. Quindi è prevedibile l'evento rottura dell'assile, sì. L'evento rottura dell'assile era evitabile? L'evento era certamente evitabile, perché seguendo le procedure di controllo e manutentive dettate dalla buona tecnica, che prevedono esami ultrasonori e magnetoscopici, e in caso di risultato non accettabile lo scarto dell'assile, quindi l'evento era prevedibile. Quindi questo è un sì più sì. Svio. Lo svio era prevedibile? Certo, lo svio è sicuramente prevedibile. E' sufficiente che il carro o il vagone siano in movimento perché avvenga lo svio nel momento in cui si rompe l'assile. E quindi anche di questo evento esistono numerosi precedenti che fanno propendere per la prevedibilità dell'evento numero 2. L'evento numero 2 era evitabile? L'evento numero 2 secondo me, per i dati di letteratura che ho mostrato, secondo è impossibile da evitare. Quando poi lo svio avviene per rottura dell'assile, il fenomeno è praticamente certo. E' un po' come... io l'esemplificazione che mi

faccio è questa: è un po' come un'auto che perde una ruota, vai necessariamente fuori strada. Teniamolo presente questo esempio perché ci servirà fra un attimo. Quindi in questo caso l'evento 2 è un sì più no. Evento 3: ribaltamento del carro cisterna numero 1. E' prevedibile? Sicuramente. Ci sono tante casistiche storiche che evidenziano che sicuramente è prevedibile che quando c'è uno svio possa esserci un deragliamento con ribaltamento dei carri. Quindi la risposta è sì. Evento 3: il ribaltamento del carro è evitabile? Allora, l'evento ribaltamento di un carro a seguito di uno svio è dipendente dalla velocità. Sintetizzo e banalizzo. Con l'auto, se perdo una ruota e sto andando ad elevata velocità, vado a sbattere e subisco dei danni particolarmente rilevanti; se invece io sono praticamente fermo e perdo una ruota, non succede niente. Per cui la gravità di un deragliamento è collegata alla velocità del convoglio, perché l'energia posseduta dal convoglio nelle fasi successive allo svio è data dall'energia cinetica che aveva il convoglio, cioè la velocità con cui è lanciato il convoglio. Quindi lo svio sicuramente non è evitabile, ma i ribaltamenti sono certamente evitabili, o comunque vengono fortemente mitigati nel caso di una ridotta velocità del convoglio sviato e nel caso dell'adozione di dispositivi atti ad attuare la rapida riduzione della velocità del convoglio sviato. Quindi qui abbiamo un sì più sì. Quarto caso, quarto evento nella successione: impatto del carro e dei successivi quattro carri contro elementi dell'infrastruttura ferroviaria. L'evento è prevedibile? L'evento è prevedibile, perché l'evento impatto contro elementi dell'infrastruttura è prevedibile. Anche in questo caso c'è una notevole tipologia di precedenti che affermano questo. Quindi è un sì. L'evento impatto contro elementi dell'infrastruttura ferroviaria è evitabile? [...] secondo me l'evento impatto non è evitabile. Quando un carro è ribaltato e si sta muovendo a elevata velocità è certo -ripeto, è certo- che incontrerà e travolgerà molteplici ostacoli contudenti lungo il suo percorso: pali, marciapiedi, pensiline, piloni di ponti, pareti di gallerie, picchetti di regolazione, pezzi di rotaia divelti, elementi generici dell'infrastruttura, convogli fermi o in transito sui binari adiacenti e così via. Cioè, in sintesi, come ha detto qualcuno, la sede ferroviaria non è un tavolo da biliardo e quando un treno deraglia è certo che va ad impattare qualcosa. Questo evento non è evitabile. Quindi concludiamo per un sì più no. Quinto evento: perforazione e rottura della cisterna. Allora, l'evento è prevedibile? L'evento è prevedibile, perché la perforazione della cisterna è un caso di cui ci sono parecchie testimonianze e parecchi record storici, quindi propendiamo per il sì. L'evento è evitabile? Di nuovo, l'evento perforazione di una paratia di acciaio -questo

è un problema di balistica terminale- dipende dalla velocità del proiettile. In questo caso è a parametri invertiti rispetto a un proiettile che perfora una paratia di acciaio, perché in questo caso è il carro che è in movimento e il picchetto, l'elemento che lo sta squarciando, è fermo, e di nuovo però la capacità di penetrazione di un oggetto verso un altro è funzione dell'energia cinetica, e l'energia cinetica dipende prevalentemente dalla velocità con cui l'oggetto è in movimento. Questo è un elemento che chi si occupa di proiettili militari sa benissimo, nel settore della perforazione dei mezzi corazzati. Poi se volete in controesame parliamo anche di questa cosa. E' evitabile? Siccome l'elemento fondamentale qui è la velocità del carro deragliato, bisogna cercare il più possibile di garantire un'energia cinetica bassa per evitare la perforazione. Quindi nel caso dell'evento numero 5 riducendo la velocità, quindi di nuovo dispositivi antisvio, quindi di nuovo riduzione della velocità quando il convoglio passa in un'area soggetta a pericolo, dobbiamo concludere per un sì è prevedibile, sì è evitabile. Ho quasi terminato. Il rilascio dalla cisterna del combustibile. L'evento è prevedibile? L'evento è certamente prevedibile. Ci sono anche qui un sacco di casi riportati in letteratura di sversamento di GPL, sia per treni che su rotaia. L'evento è evitabile? Purtroppo no. Quando si squarcia la cisterna la pressione interna del GPL fa sì che naturalmente e spontaneamente il GPL fuoriesca. Quindi questo evento non è evitabile. Quindi propendiamo per un sì più no. Ultimo evento: innesco della miscela. E' prevedibile? E' sicuramente prevedibile. Anzi, direi che è un evento certo in tutti quei casi in cui il rilascio sia rilevante, come abbiamo visto dalle statistiche. L'evento è evitabile? Purtroppo l'evento non è evitabile, perché quando si libera un gas infiammabile, così facilmente combustibile come il GPL, l'evento incendio si sviluppa naturalmente. Quindi è un sì più no. Quindi, in sintesi, i sette eventi descritti -qui vale la pena anche di fare questa precisazione- non sono sette anelli consequenziali di una catena, per cui io rompo il primo anello della catena e automaticamente si rompono tutti gli altri. Questa è solo una successione temporale degli eventi che si sono verificati, non una successione causale. La sequenza degli eventi quindi qual è? Il primo, rosso, perché è sì per il prevedibile e sì per l'evitabile; il secondo, che è prevedibile ma non evitabile; il terzo, che è prevedibile ed evitabile; il quarto, che è prevedibile e non evitabile; il quinto, prevedibile ed evitabile; il sesto, prevedibile ma non evitabile; il settimo, prevedibile, ma non evitabile. Allora ovviamente noi ci focalizziamo su questi tre: la rottura dell'assile, il ribaltamento del carro, la perforazione della cisterna, perché questi

tre elementi rappresentano le tre corde che tengono su il peso di una tonnellata, perché se per tutti i sette eventi di cui abbiamo parlato si concludesse per sì nella prevedibilità e sì nell'evitabilità, noi avremmo a disposizione sette catene, sette funi per tenere sollevata dal suolo la massa di una tonnellata. In questo caso però abbiamo visto che quattro di queste funi sono naturalmente insufficienti a tenere il peso dell'incidente, perché la 2, la 4 e la 6 sono, benché agevolmente prevedibili, sono tutte fisicamente inevitabili. Quindi ne restano tre: la prima, la terza e la quinta, che sono prevedibili, conoscibili ed evitabili, seguendo la normale diligenza prevista dalla buona tecnica e dallo stato dell'arte vigente al momento dell'evento. Quindi noi dobbiamo agire su queste tre e quindi che cosa possiamo dire? Noi possiamo dire che per il primo evento che cosa è mancato? E' mancata l'ispezione e la manutenzione. Per il secondo evento che cosa è mancato? E' mancata la riduzione della velocità e l'assenza dei dispositivi antisvio. Per il quinto evento che cosa è mancato? E' mancata la riduzione della velocità e l'assenza di dispositivi antisvio. Concludo con una cosa che non ho fatto io. Come credo abbiate capito io preferisco far parlare altri che si sono occupati di questa vicenda. Allora, di questa vicenda vi riporto le azioni correttive che nel 2011 questi autori, che scrivono un articolo dal titolo "L'incidente di Viareggio, lezioni imparate", nel gennaio 2011, quindi prima ancora che cominci l'incidente probatorio. Loro parlano di quattro misure preventive, e sono: "1) si dovrebbe considerare una revisione delle procedure di manutenzione richieste dalla regolamentazione RID per assicurarsi che la manutenzione sia efficace e che sia effettivamente svolta; 2) un dispositivo antisvio avrebbe potuto avvisare i macchinisti del deragliamento; il dispositivo antisvio potrebbe essere proposto per l'installazione sui carri che trasportano merci pericolose; 3) specifiche limitazioni sulla velocità potrebbero essere imposte ai treni merci che trasportano sostanze pericolose, quando attraversano aree densamente popolate; 4) i picchetti e altri oggetti verosimilmente possono provocare la perforazione dei carri rovesciati; dovrebbero essere rimossi dalla sede ferroviaria dove le sostanze pericolose vengono trasportate". Faccio notare - e concludo - la formula dubitativa che è stata usata in tutti i passaggi, perché questi autori non fanno parte di nessun collegio peritale e più di tanto non hanno avuto a disposizione le informazioni, la mole di informazioni relativa a questa vicenda e scrivono l'articolo prima dell'incidente probatorio, prima che anch'io mi mettessi a studiare questo problema.



# CUBacheca

## ABBONAMENTI A CUB RAIL

comprese spese di spedizione  
ed eventuali opuscoli

**12 EURO (un anno, 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 invia  
una mail a [cubrail@libero.it](mailto: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](mailto:cubrail@libero.it)

## Il giornale in trasparenza ABBONATI al 1.10.2015

TRENITALIA e RFI		TRENORD	
Milano itp	91	Milano	10
Firenze	43	Brescia	7
Genova itp	11	Gallarate	5
Roma	9	Lecco	4
Ragusa	6	Bovisa	2
Brescia	5	Varese	2
Verona	5	Bergamo	1
Pisa	4	Cremona	1
Genova	3	Laveno	1
Livorno	3	Sondrio	1
Lucca	3	Voghera	1
Trieste itr	3		
Torino	3	ATAC	1
Bari	2		
Bolano	2	DB SCHENKER	1
Bologna	2		
Grosseto	2	NTV	1
Milano IMC	2		
Novara	2	SERFER	1
Treviso	2		
Acireale	1	TILO	1
Acqui Terme	1		
Ancona	1	TPER	1
Asti	1		
Caltanissetta	1	<i>non ferrovieri/ pensionati/ simpatizzanti</i>	22
Caserta	1		
Catania	1	<i>Associazioni</i>	4
Chivasso	1	<i>Biblioteche</i>	1
Messina	1		
Milano Appalti	1		
Milano Assist.	1		
Padova	1		
Rapallo	1		
Reggio C	1		
Sassari	1		
Venezia	1	<i>MAILING LIST</i>	
Viareggio	1	<i>CUB RAIL:</i>	
Viterbo	1	<i>76 nominativi</i>	



## A GENOVA TRENI FERMI PER I VEGANI, A MARSIGLIA PER I CARNIVORI

Un treno ad alta velocità TGV che collega Bruxelles a Marsiglia, nel sud della Francia, è stato fermato e in parte evacuato a causa di un odore sospetto. La polizia ha in seguito appurato che la causa era un pezzo di carne avariata all'interno del bagaglio di un viaggiatore. Il treno è stato fermato ufficialmente per "un odore sospetto di gas" ed un vagone intero è stato evacuato a Vaumort, nel centro della Francia. Sono stati chiamati i pompieri della cellula Nucleare, rischio biologico e chimico che dopo un'accurata perquisizione hanno scoperto in una valigia la causa dell'allarme. Per i passeggeri, ritardo di due ore e mezzo.

[tio.ch]

## 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

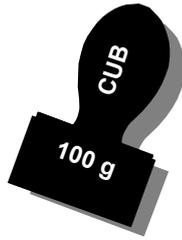
Marco di Rovereto (Tn)

contatti:

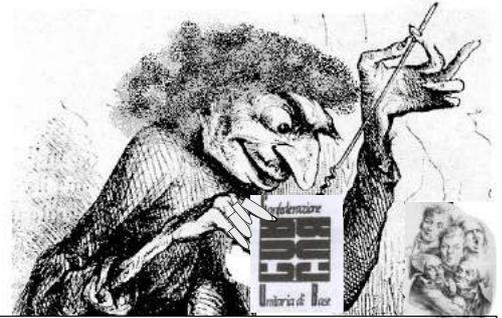
[samuele.fs72@gmail.com](mailto:samuele.fs72@gmail.com)

334/1106519

# 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

## GLI ENIGMI DI MASTROGUZZETTA

MA COS 'E PAZZI !  
'A WOLKSWAGEN  
TAROCCARU L'EMISSIUNI E  
AMMIA MI SCASSARU 'A  
MINCHIA CHE TENIVO  
L'EURO ZERO!



## CLASSIFICA UFFICIALE ITP MILANO

Top 10 aggiornata al 1° ottobre - votate!

Rollo che dice solo normativa	punti 35
La saga della porta chiusa di notte	punti 32
La persecuzione contro i manifesti/salsiccia di Mastroguzzetta	punti 28
Chi nasce tondo non muore quadro	punti 26
Chi nasce tondo non esce un M40 (variante Carrapipi)	punti 24
Il riposo di Cuconato	punti 23
Il millepiedi di Alessandro Carcano	punti 20
Alessio a Novara dopo la Carrapipana	punti 19
Cozze cocuzze patate Cortuccio Bartiluccio	punti 10
Hanno sparito tutti i confetti sulmonesi del Sallillo	punti 9

## LA PORTA CHIUSA ALL'ITP DI NOTTE

ti rendi conto che sono 10 numeri che non mi apri?





Tio.ch

## Passeggero cannibale morde l'orecchio ad un controllore

La polizia spagnola è alla ricerca di un passeggero che sabato ha morso un controllore del treno che gli stava domandando il biglietto, staccandogli un pezzo d'orecchio. L'aggressione è avvenuta su un treno nella periferia di Barcellona.

Non se ne può più, ogni numero la stessa storia. Ogni notte prima della stampa il Carrapipo ha il sonno agitato, arrivano gli incubi e va in allarme ...



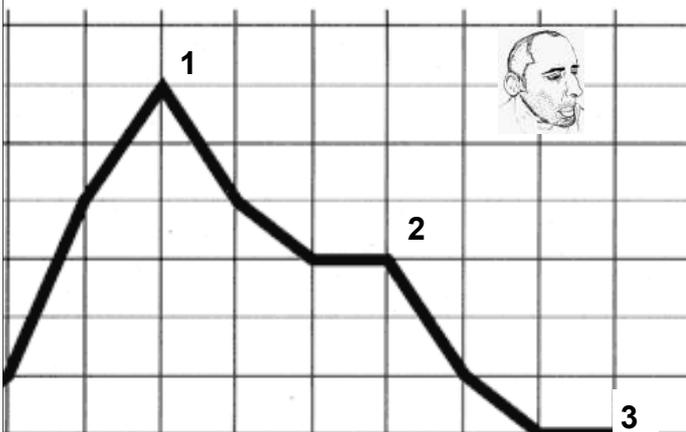
... la mattina dopo, presto ...

PRONTO ALE,  
MINCHIABBURDELLO,  
NON STAMPARE, FERMA  
TUTTO, C'E' UN ERRORE!

?!?!?



## GRAFICO DELLA TERRIBILE DE-VOLUZIONE MUSICALE DI MAX BRACCIA NEL GIRO DI POCO



1. LIGA

2. CONCERTONE IN PIAZZA CON GIGI D'ALESSIO

3. HA COMPRATO IL BIGLIETTO PER I POOH

## Ode a chi non ode (IX)

*Per proiettarsi a trecentocinquanta rettifilati  
occorre spingano tutti nella santa direzione  
senza strappo, né fermar l'occhio sui caduti,  
tra la slave e la master alcuna dialettica trazione.  
Ma laddove più il telecomando non ci aggrada  
-e non copre il denaro, anzi intossica quel di più caro-  
che dirà allora chi va propinando questa biada?*

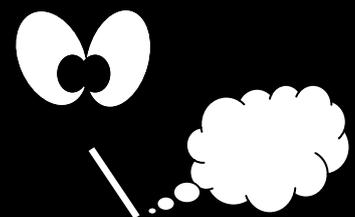
## Le rime di Cosimone

*Lievi garriscono al lieve vento  
Che Sesto San Giovanni carezza  
Le nostre selvagge bandiere  
Si parla, si deve parlare  
Di lotta, progetto, percorsi  
Fra parole e azione tesi  
A noi effettuare il passaggio*



Foto tratta dal sito Tio.ch, ovvero gli effetti ottici di una scritta sulla fiancata

Gli indecifrabili  
intrecci  
cognomici del  
Crucitto



IL CASTRESIANO

Sistema di riferimento matematico formato da rette ortogonali rappresentanti l'una il diavolo l'altra l'acqua santa



# *Non piangetemi, organizzatevi!*

Si chiamava Joel Emmanuel Hägglund ma da tutti era conosciuto come Joe Hill; morì 100 anni fa, il 19 novembre 1915, a Salt Lake City.

Nato a Gävle (Svezia) nel 1879, figlio di un conduttore delle ferrovie (Olaf Hägglund, morto nel 1887), cambiò il proprio nome una volta sbarcato negli Stati Uniti, nel 1902, dove emigrò dopo la morte della madre Margareta. Divenne Joseph Hillström, forse per sfuggire alla giustizia; passò da Ellis Island e si stabilì a New York; il suo nuovo nome venne abbreviato in *Joe Hill*.

Joe Hill fu minatore, taglialegna, scaricatore di porto, vagabondo. In una parola: *wobbly*. Ben presto rimase colpito dalle terribili condizioni di sfruttamento riservate ai lavoratori immigrati, e si gettò a capofitto nelle lotte. Le organizzò e le cantò: divenne uno



*Il cadavere di Joe Hill crivellato di colpi*

dei più grandi cantori di lotta di sempre. Percorse in lungo e in largo gli States viaggiando da "hobo" sui carri merci, assieme a tutto ciò che possedeva: qualche straccio e la sua inseparabile chitarra.

Joe Hill si iscrisse al sindacato IWW, Industrial Workers of the World: i mitici *Wobblies*, i nostri predecessori, i nostri padri di lotta. Scrisse canzoni che divennero famosissime in tutto il mondo: brani come *Rebel Girl*, *The Preacher and the Slave*, *Casey Jones*, *The Union Scab* (canzone del macchinista crumiro, vedi pagina 35) divennero i canti dei grandi meeting sindacali e venivano cantati dagli scioperanti.

Joe arrivò nello Utah nel 1913 dove lavorò nelle miniere di Park City. Un anno dopo venne accusato dell'omicidio di un droghiere e di suo figlio a Salt Lake City. La stessa sera del giorno in cui Morrison venne ucciso, Joe si presentò ad un centro di medicazione con una ferita da arma da fuoco (quasi certamente provocata da una lite per una ragazza); questo fece sì che venisse accusato dell'omicidio. Venne processato e condannato a morte per fucilazione.

Immediatamente il suo divenne un caso mondiale. Dappertutto i lavoratori si mobilitarono per impedirne esecuzione, accusando i boss del rame dello stato di volersi liberare di un personaggio troppo famoso e troppo scomodo. Anche i tentativi del Presidente USA Woodrow Wilson per salvarlo andarono a vuoto.

Joe Hill, al pari degli altri wobblies torturati e uccisi dalla polizia e dai Pinkerton nei vari stati degli USA, divenne un simbolo, un martire della lotta di classe.

In un telegramma al leader wobbly Big Bill scrisse: *Don't mourn for me: organize!* (Non piangetemi: organizzatevi!). Le sue ultime parole furono dirette ai fucilieri: "coraggio, fuoco!".

Ai funerali la partecipazione dei lavoratori fu imponente. Le sue ceneri vennero sparse in varie parti del mondo. Nel suo testamento scrisse "non lascio nulla da dividere, buona fortuna a tutti".

La sua vicenda ha ispirato libri, biografie, racconti, romanzi, film, spettacoli teatrali e canzoni.

*Di seguito alcuni dei numerosi riferimenti in rete.*

**Il video del nostro compagno John Paul Wright, macchinista e musicista, We Will Sing One Song - Joe Hill from the 1913 IWW Songbook:**  
[www.youtube.com/watch?v=sw2BKH4Bu6Q](http://www.youtube.com/watch?v=sw2BKH4Bu6Q)

*Siti per il centenario:*  
[joehill100.com/events/](http://joehill100.com/events/)  
[joehill2015.org/](http://joehill2015.org/)

## **Le rime di Cosimone - speciale Joe Hill-**

*Seduto in un'economica ma discreta pizzeria  
leggo un libro su Joe Hill  
famoso militante e cantante  
sindacalista rivoluzionario  
americano  
La forza dei miti fondativi*

# CASEY JONES, THE UNION SCAB

## CASEY JONES, IL CRUMIRO

*I lavoratori in sciopero della linea SP fecero un appello:  
ma Casey Jones, il macchinista, non voleva scioperare affatto.  
La sua caldaia perdeva e le valvole facevano schifo,  
e la sua locomotiva e i cuscinetti erano tutti fuori fase.*

*Casey Jones continuava a far andare la sua massa di ferraglia;  
Casey Jones lavorava il doppio dell'orario;  
Casey Jones si guadagnò un patacone di legno  
Perché era tanto buono e fedele alla linea SP.*

*Dissero i lavoratori a Casey: "Non ci aiuti a far trionfare lo sciopero?"  
Ma Casey rispose: "Lasciatemi in pace, farete meglio a starmi alla larga."  
Poi qualcuno mise una catasta di traversine in mezzo alle rotaie  
E Casey andò a finire in fondo al fiume con un bello schianto.*

*Casey Jones finì in fondo al fiume:  
Casey Jones si ruppe il suo bell'osso del collo;  
Casey Jones era di Los Angeles,  
Se ne andò in cielo a bordo della linea SP.*

*Quando Casey Jones ascese al cielo, alla Porta Perlata,  
disse: "Sono Casey Jones, quello che guidava i treni della SP".  
"Sei proprio l'uomo giusto", disse San Pietro; "i musicisti sono in sciopero;  
puoi lavorare facendo il crumiro quando ti pare."*

*Casey Jones andò in Paradiso;  
Casey Jones era come un pesce nell'acqua;  
Casey Jones faceva il crumiro con gli Angeli  
proprio come faceva coi lavoratori della SP.*

*Gli Angeli fecero una riunione e dissero che non era giusto  
che Casey Jones facesse il crumiro dappertutto.  
Il Sindacato Angeli n° 23, loro c'erano di sicuro,  
fece fare subito a Casey un bel volo giù dalla Scala d'Oro.*

*Casey Jones volò giù dritto all'Inferno;  
"Casey Jones", disse il Diavolo; "bene bene!  
Casey Jones, su al lavoro, vai a spalare zolfo,  
è quel che ti meriti per aver fatto il crumiro alla SP."*



Questa canzone di Joe Hill rappresenta una feroce parodia di quella dedicata all'eroe nazionale statunitense Casey Jones (nella foto), macchinista che lanciandosi (come faceva sempre) a folle velocità per arrivare a destinazione in orario, il 29 aprile del 1900, resosi conto che stava scontrandosi con un'altra locomotiva fece di tutto per frenare e ridurre gli effetti dell'impatto, sacrificando sé stesso ma salvando la vita dei passeggeri. Joe Hill utilizzò il

personaggio reale come simbolo del crumiraggio (Casey Jones era molto ambizioso e voleva primeggiare sul lavoro) con alcune differenze: il Casey Jones della canzone lavorava alla Southern Pacific (SP), mentre il Casey Jones reale era del Tennessee e lavorava alla Illinois Central Railroad (IC).

# REBEL GIRL

*Ci sono donne di ogni condizione  
In questo strano mondo, come tutti  
sanno.  
Alcune vivono in dimore sfarzose,  
vestite degli abiti migliori.  
Ci sono regine e principesse  
cui blu scorre il sangue dentro le  
vene,  
Le cui grazie sono perle e diamanti,  
ma la sola ed autentica vera signora  
è la Ragazza Ribelle.*

*Coro  
Quella è la Ragazza Ribelle,  
quella è la Ragazza Ribelle!  
La perla preziosa della classe operaia,  
lei reca coraggio, orgoglio e allegria,  
ai Ragazzi Ribelli che stanno  
lottando.  
Già molte ragazze stanno con noi,  
ma di altre ancora abbiamo bisogno,  
nell'Industrial Workers of the World.  
Perché la lotta per la libertà  
è ancora più efficace con la Ragazza  
Ribelle.*

*Si, le sue mani son dure per il lavoro,  
e i suoi capelli sono scompigliati,  
ma dentro il petto le batte un cuore  
fedele alla classe e ai simili suoi.  
Terroro degli sfruttatori corrotti  
quando grida la rabbia e la sfida.  
Perché la sola ed autentica vera  
signora  
è la Ragazza Ribelle.*



La canzone mostra l'importanza della partecipazione femminile alla lotta di classe; ispirata da Elizabeth Gurley Flynn (Concord, 1890 - Mosca, 1964), organizzatrice e attivista IWW.

# IO NON SONO MAI MORTO

*Ho sognato di aver visto  
Joe Hill ieri notte  
Vivo come (lo siamo) tu ed  
io*

*Dicevo "Ma Joe, tu sei  
morto da dieci anni"*

*"Io non sono mai morto"  
disse lui*

*"Io non sono mai morto"  
disse lui*

*"I padroni del rame ti hanno  
ammazzato, Joe*

*Ti hanno sparato, Joe"  
dissi io.*

*"Ci vuole più che un fucile  
per ammazzare un uomo"*

*Joe disse*

*"Io non sono morto"*

*Joe disse*

*"Io non sono morto"*

*Ed ergendosi lì forte come la  
vita*

*E ridendo con i suoi occhi  
Joe disse "Quello che loro  
non possono mai uccidere  
È arrivare ad organizzarsi"  
È arrivare ad organizzarsi"*

*Da San Diego fino al Maine  
In ogni miniera ed in ogni  
officina*

*Dove i lavoratori difendono  
i loro diritti*

*Lì troverai Joe Hill*

*Lì troverai Joe Hill*

*Ho sognato di aver visto*

*Joe Hill ieri notte*

*Vivo come tu ed io*

*Dicevo "Ma Joe, tu sei  
morto da dieci anni"*

*"Io non sono mai morto"  
disse lui*

*"Io non sono mai morto"  
disse lui*

Joan Baez