



CUB

Rail

cubferrovie.altervista.org/pagina-cubrail/

WOBBLY



Giornale di collegamento tra i ferrovieri stampato a Milano

anno VII numero 36

Giugno 2016



QUELLI CHE VIVONO SO-

Pagine centrali



**PARLA
JOHN**

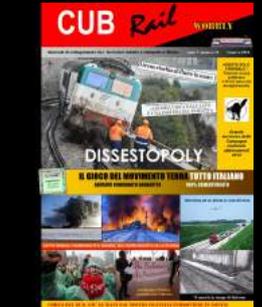
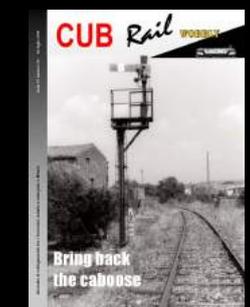
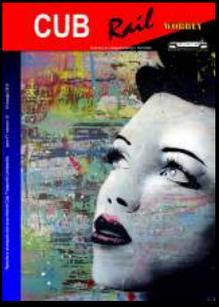
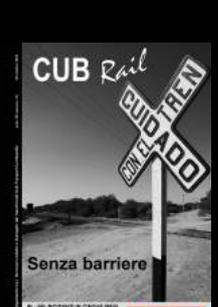
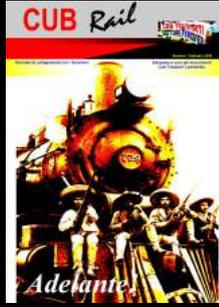
Un'intervista esclusiva a John P. Wright, macchinista, musicista, organizzatore sindacale statunitense

C'è un ritrovato fermento sui binari italiani. Si resiste, si lotta, si sciopera, ci si organizza. Segnali molto forti, ad impedire i peggioramenti normativi e contrattuali che da decenni vengono attuati col consenso dei sindacati concertativi.

In Europa, dalla Francia al Belgio i ferrovieri si stanno opponendo agli effetti micidiali della liberalizzazione ferroviaria.

E negli USA continua la lotta contro l'Agente Solo.

E ANCORA, ALL'INTERNO: A volte ritornano - Doppie composizioni in Toscana - Jobs Act e demansionamento - Ricordando Luigi Mara - Il macchinista cadorino Roberto Tabacchi presenta il suo libro sulla Belluno-Calalzo - CubRail storia: caduta di un viaggiatore dal convoglio - Il coraggio di Tess - La vignetta del Marchio: Robin Hood ... E MOLTO ALTRO



A VOLTE RITORNANO ...



Effettivamente da troppo tempo la generalità dei ferrovieri si era assopita sotto il peso di un apparentemente inesorabile declino dei propri diritti e delle condizioni di vita e lavoro. Almeno un paio di decenni di subalternità alla propaganda paternalista dei sindacati aziendali che, coltiva-

vando l'inerzia e in ossequio al progetto padronale, hanno polverizzato i settori lavorativi favorendo l'isolamento dei lavoratori e, quindi, il loro spogliarsi di ogni possibilità di incidere nelle dinamiche sia contrattuali che strettamente lavorative.

E così si sviluppa la storia di una serie di contratti a perdere e la cronaca di una realtà fatta di arroganza aziendale e totale assenza di reazione.

Che si stia assistendo ad una svolta? Difficile dirlo e ancor più difficile prevedere gli sviluppi futuri. Ma, sicuramente, non possiamo negare che la fretta di assestare un ultimo e definitivo colpo alla parola diritti sta, per ora, tradendo il ticket azienda-confederali. È verosimile che la consueta propaganda pre-firma non stia andando nel verso auspicato; gli ingredienti c'erano tutti: richieste aziendali devastanti e accordo finale su posizioni leggermente migliori ma comunque pesanti. Al solito annuncio delle richieste aziendali (come sempre altissime), questa volta il copione non è stato rispettato. Forse davvero la stanchezza fisica e mentale, forse un sussulto di dignità, comunque le sale riserva di tanti impianti si sono nuovamente riempite di lavoratori in assemblea. Il "vecchi" e "nuovi" ferrovieri che parlano la stessa lingua (il pericolo peggiore per l'azienda), il tutto esaurito dopo anni di scarsa frequentazione dei luoghi di lavoro comuni, i verbali dalla prosa spiccia e chiara che soppiantano i rituali e vuoti giri di parole e poi l'efficace passaparola, gli incontri sui binari che parlano di

resistenze agli abusi aziendali piuttosto che di calcio, le voci sulle soppressioni che fanno trillare i social network. Addirittura una bozza di piattaforma rivendicativa, elemento sconosciuto ai sindacati trattanti, è nata spontaneamente dai lavoratori dell'Impianto di Firenze e ha rapidamente percorso un mini giro d'Italia trovando il sostegno di altre assemblee, compreso un documento firmato da oltre 100 RSU/RLS. La classica scintilla. In contemporanea nasceva la vertenza contrattuale promossa da CAT, Cub Trasporti, SGB e USB: assemblee intercategoriale nei territori e assemblea di sintesi a Roma il 18 maggio con successivo sciopero il 24/25 maggio. Uno sciopero meraviglioso per spontaneità e partecipazione altissima di tutti i ferrovieri. Le stesse caratteristiche del percorso assembleare che si è sviluppato in un tour rivendicato nel quale una piattaforma finalmente a preso corpo: Firenze, Bologna, Bari, Pescara, Torino, Roma, Napoli, Genova, Pisa, Milano, Trieste, Verona, Calabria, Sicilia. Impianti di ogni Divisione/Struttura dell'esercizio hanno sostenuto ed integrato la piattaforma con un coordinamento spontaneo basato sulla comune considerazione della gravità del momento e della necessità di non stare a guardare.

Esigenze diffuse ma che raramente si sono incontrate a causa dell'imperante divisione che l'azienda ha instaurato, anche contrattualmente, fra i lavoratori. Il tutto con l'avallo sindacale.

Le assemblee spontanee e le discussioni hanno accompagnato lo svilupparsi della piattaforma e, di pari passo, l'iniziativa di attenersi strettamente alla normativa di lavoro. Il "lavoro a normativa" diffuso in tutt'Italia sta evidenziando clamorosamente la fragilità di tutta l'organizzazione aziendale basata, ormai da lungo tempo, sul lavoro straordinario e sulle azioni unilaterali. Immediatamente abbiamo assistito alla soppressione di numerosi treni, la decurtazione della composizione di molti convogli e ritardi diffusi. Il tutto per mancanza di personale. Questo l'elemento che sta scardinando il canovaccio che azienda e confederali stavano, al solito, seguendo.



SOMMARIO

Mobilizzazioni Trenitalia e Trenord	5
Crhonicub	6
CCNL Appalti	7
In Europa	8
CubRail news. Notizie-contraddizioni-dietrofront-considerazioni, in breve, su fatti recenti	10
La lotta sulle doppie composizioni in Toscana	11
Jobs Act e flessibilità: il demansionamento	14
Trenord notizie: taglia e ritaglia	15
Intervento di Emmanuelle Bigot alla conferenza Nazionale di No Austerity	16
PARLA JOHN. INTERVISTA A JOHN P. WRIGHT	18
Dagli impianti	26
I nostri lutti	25
Intervista a Roberto Tabacchi, autore del libro 1914-2014 Belluno - Calalzo, una ferrovia tra le Dolomiti del Cadore	29
CubRail storia. Caduta di un viaggiatore dal convoglio	30
I codici d'errore SCMT—3	33
Il cubetto	36
LA VIGNETTA DEL MARCHIO	38

Si aprono ora scenari fluidi nei quali stanno cercando di riprendere quota e protagonismo le strutture confederali, con il palese obiettivo di riassorbire le forti istanze all'interno dei loro canali e, di conseguenza, riportare sotto il proprio controllo una mobilitazione sfuggita palesemente di mano. Le opzioni, dopo questa fase di spontaneità ed efficacia, non tarderanno a delinearsi - a nostro parere - in due direzioni: da una parte i confederali, facendo leva sull'ipocrita pragmatismo, proveranno a far cessare le dure ostilità con la promessa (già contenuta in alcuni comunicati) di una convinta opposizione alle richieste aziendali e di appoggiare la ripresa della mobilitazione nel caso l'azienda perseverasse nelle richieste di ulteriori sacrifici. In pratica i collusi stanno in silenzio sulla sponda del canale: non aspettano altro che il *Generale Estate* entri in azione per vedere il cadavere della mobilitazione, sgonfiato, passare sul pelo dell'acqua. Dall'altra la posizione dei sindacati di base che non cesseranno le ostilità oppoggiando fino in fondo la mobilitazione e la vertenza definendo ancora meglio le rivendicazioni contenute nella piattaforma collettiva, allargandola a tutti i settori e sostenendola con un ulteriore sciopero. Serpeggia già negli impianti la prima opzione sostenuta, a dire di chi la propugna, dalla necessità di far riflettere i lavoratori dopo settimane di mobilitazione e sacrifici, come se un breve periodo di conflitto possa avere la stessa valenza di anni di sofferenze lavorative e personali. L'ordine impartito sembra quello di prendere tempo per costruirsi un periodo di "franchigia" nel quale chiudere celermente la questione arrivando ad un compromesso con l'azienda su posizioni intermedie, magari concedendo ai lavoratori due-tre elementi di sollievo lavorativo non molto costosi per l'azienda e spendibili nel momento in cui, chiuso il contratto, ci sarà da parte loro la necessità di smontare il fronte rivendicativo che, certamente, si renderà nuovamente conto che le aspettative di un miglioramento effettivo e duraturo saranno state nuovamente disattese.

Crediamo che l'azienda, partita con le intenzioni di chiudere definitivamente un'operazione aperta molti anni addietro, si possa attestare su questo scambio tenendo fermi i concetti macro-normativi e di dismissione (vedi Cargo) ad essa favorevoli: un modo per evitare i rischi di interrompere un processo di schiacciamento dei diritti e del costo del lavoro nel lungo periodo.

Saranno previsioni giuste o sbagliate ma, nel contesto attuale e seguendo le dinamiche, la sostanza del discorso sembra essere proprio questa. E non è difficile capire come sarebbe l'ennesima sconfitta, un'altra occasione persa per cambiare gli equilibri che ci schiacciano da anni. La posizione emersa prepotentemente dalle assemblee autoconvocate, dalla vertenza dei sindacati

di base e dallo sciopero è quella che -accanto alla specificità degli elementi contrattuali- rifiuta un sistema concertativo ormai incancrenito che si basa esclusivamente sullo scambio fra diritti dei lavoratori e riconoscimento reciproco; proprio per questo la mobilitazione non deve fermarsi fino a quando le rivendicazioni non arriveranno al tavolo delle trattative con le proprie gambe e non filtrate dalle segreterie sindacali firmatarie e trasformate nel solito menu indigesto per i lavoratori. Le compatibilità della concertazione hanno finito le risorse, finendo sempre più per rivelarsi una tutela di smussamento delle pretese padronali più aggressive che lasciano inalterato l'impianto delle ristrutturazioni.

Questa è l'unica strada ed è il percorso che i sindacati di base percorreranno incentivando il protagonismo collettivo dei ferrovieri ed il conflitto: per sovvertire un circolo vizioso che non tarderà, se trascurato, a dare i frutti più amari: la svendita di una grande impresa pubblica ed il conseguente annullamento di ogni diritto sotto il ricatto del lavoro precario.



A FIRENZE TRA IL 24 E IL 25 MAGGIO SONO SPROFONDATI!

PARLI DEL LUNGARNO?

NO, DELLO SCIOPERO...



TRENI SOPPRESSI, CONVOGLI CHE PARTONO IN SERVIZIO DIMEZZATO: EPPUR SI MUOVE



Quando si pensava di ripercorrere i soliti sentieri indicati dall'azienda e dai sindacati firmatari sul rinnovo contrattuale, qualcosa nella usuale messinscena di proposte dell'uno e supine accettazioni dell'altro è andato storto. Non vogliamo neanche provare ad analizzare i motivi, ce ne sarebbero mille, ma dalla fredda cenere sembra rinato fra la maggioranza dei lavoratori un sussulto di dignità. Le assemblee, spesso autoconvocate, hanno velocemente percorso l'Italia ferroviaria e, oltre alla spontanea creazione di piattaforme rivendicative - parole ormai in totale disuso nella ovattate stanze confederali - si è diffusa presto la comune decisione di riprendere l'iniziativa. Sono bastati pochi giorni per far crollare l'intera organizzazione aziendale dell'esercizio: treni soppressi, tanti altri con composizione dimezzata e copiosi ritardi, il tutto semplicemente per mancanza di personale. Chi ascolta le incensanti dichiarazioni del management sull'efficienza e sui profitti e poi assiste a questa ecatombe non può non capire che finora, e nonostante un contratto pesantissimo, il tutto si reggeva sugli straordinari a fronte di mancanze di personale ataviche e fortissime. Un sistema di plastica che, senza ferie o assenze varie ma col semplice rispetto delle norme imposte dall'azienda, è crollato clamorosamente. Un sistema efficiente deve esserlo innanzitutto per i lavoratori e l'utenza, con contratti sostenibili e rispettosi della vita lavorativa e familiare, con assunzioni di personale e -di conseguenza- un servizio equo e veramente pubblico. Questa la strada virtuosa per invertire la tendenza negativa, il resto è semplice speculazione.

La mobilitazione a Trenord

08:09	VARESE FN	SOPPRESSO	R	1,2
08:09	CANZO-ASSO	SOPPRESSO	R	1,2
08:23	CAMNAGO-LENTATE	** Ferma in tutte le stazioni L	S4	2
08:27	MALPENSA AEROP.	SOPPRESSO	MXP	1
08:32	SARONNO	SOPPRESSO	S3	2
08:39	VARESE FN	SOPPRESSO	R	1,2
08:43	COMO LAGO	SOPPRESSO	R	1,2
08:47	NOVARA FN	SOPPRESSO	R	1,2
08:52	LAVENO M. FN	SOPPRESSO	RE	1,2
08:53	CAMNAGO-LENTATE	SOPPRESSO	S4	2

8:09 **GIORNO 24-05-16 ALLE ORE**
Ferrovienord 25/05/16

Cadorna, 25 maggio

Lo Sciopero del 24-25 maggio ha presentato livelli di adesione in forme e modalità che da tempo non si vedevano, nonostante le azioni di disturbo, spesso illegittime, messe in atto dall'azienda, con la collaborazione purtroppo di una certa parte del personale.

Anche qui non fa eccezione; come sta accadendo in molte parti d'Italia, i peggioramenti normativi introdotti dal contratto stanno portando a pesanti le ricadute sulla vita dei lavoratori, come dimostra l'aumento di malori in servizio, d'inabilità al lavoro ed anche di decessi. Le notizie che trapelano sull'imminente rinnovo del CCNL AF non fanno presagire niente di buono e oramai siamo al limite della sopportazione.

In alcuni impianti dove già da tempo questa situazione si fa sentire, accompagnata da un atteggiamento aziendale arrogante e autoritario, il personale si è messo in mobilitazione, tranciando di netto il cappio sempre più soffocante che le organizzazioni sindacali firmatarie hanno stretto intorno al collo dei lavoratori.

La mobilitazione continua, non solo con adesioni alle forme di lotta che saranno programmate, ma anche e soprattutto attraverso la quotidiana consapevolezza della necessità di una partecipazione attiva al proprio futuro di lavoratori.

CUB TRASPORTI LOMBARDIA





26 aprile - Corcapolo, scontro frontale



A Corcapolo due treni della FART Domodossola-Locarno che viaggiano in direzione opposta si scontrano in linea a bassa velocità, sotto i 30 km/h, poco dopo le 8.30. Cinque i feriti, tra cui i due macchinisti (svizzeri). All'origine un guasto tecnico, i segnali di entrambi i treni erano a via libera.

7 maggio - Gli RLS chiedono l'informativa sul pericolato incidente di Tollo (3 maggio)

Gli RLS scrivono all'AD Trenitalia, a Direzione Tecnica e ai dirigenti FB e SU chiedendo informazioni sul pericolato incidente di Tollo (linea Termoli - Pescara). Gli RLS chiedono di conoscere la dinamica che, qualora confermata, assumerebbe contorni di notevole gravità.

Il treno FB 9824 sarebbe stato immesso con segnalazione a via libera ed a velocità sostenuta su una sezione di blocco già occupata dall'IC 612, fermo al PBI disposto a via impedita.

RLS: *"Se confermato, tale episodio si configurerebbe come una gravissima lacuna tecnica e/o organizzativa nel sistema di controllo del traffico ed in particolare nel distanziamento dei treni, la quale poteva determinare un incidente di proporzioni disastrose, conseguente alla possibile collisione tra i due convogli. Il sistema di "blocco conta assi" in funzione su quella tratta, data l'assenza dei codici di binario (ripetizione segnali) che garantiscono una maggiore sicurezza poiché controllano l'effettiva libertà del binario nonché l'integrità della rotaia, ha mostrato inaccettabili limiti di affidabilità. Infatti, solo per casuali circostanze fortuite e per la prontezza ed esperienza del macchinista che è riuscito ad arrestare il convoglio a circa 100 metri dal treno fermo, l'incidente non si è verificato. Ai fini della sicurezza ferroviaria, dei terzi trasportati e dei lavoratori, l'evento non deve essere in alcun modo sottovalutato da TRENITALIA, che, a nostro avviso, deve agire con ogni strumento nei confronti del gestore dell'infrastruttura per chiarire l'accaduto ed adottare ogni misura per eliminare il rischio di collisione, a tutela dell'incolumità dei propri viaggiatori, dei lavoratori e dei suoi stessi interessi economici"*.

La richiesta è firmata dagli RLS SU: Brugnolo (Ge), Brunetti (Bo), Crognaletti (Ts), Danzi (Vr), De Angelis (Roma, DE Ascansii (Pe), Foti (RC), Giovannelli (Pi), Lanni (Pi), Lo Giudice e Roca (Mi), Maiorano (To), Migliaccio, Polito e Ponticello (Na), Picchiotti (Fi), Pinto e Staropoli (Bo), Vaccarelli (Ba/Ta), VERARDI (Ge).

Altre divisioni e UP: Chiarello (Cargo RC), Ciciretti (FB Fg), Dezzuto, Gigantino, Grillo e Napoli (TMR To), Logisci (FB Le), Lorusso e Pesce (Tmr Ba), Mazzocchio (FB An), Petraglia (OML Roma), Riberti (Cargo An), Romeo (Tmr Ts).

9 maggio - Saronno, malore alla guida

Il MalpensaExpress delle 17.55 partito da Milano Centrale e diretto all'aeroporto accumula 20 minuti di ritardo sulla tratta

Bovisa - Saronno. Il capotreno si reca in cabina e constata che il macchinista accusa un malore. Riesce ad arrivare a Saronno, dove interviene il 118. Treno soppresso.

17 maggio - L'AD FS risponde su Tollo: "condizioni anomale di funzionamento dei sistemi di sicurezza"

L'AD FS Renato Mazzoncini risponde alle OoSs "ufficiali" sul mancato incidente di Tollo.

Mazzoncini: *"un intervento di manutenzione correttiva a causa di un guasto in corso non è stato correttamente eseguito, per cui sono state generate condizioni anomale di funzionamento dei sistemi di sicurezza [...] Questa evidenza [...] deve indurre a progettare ulteriori barriere tecnologiche per mitigare, per quanto possibile, l'errore umano [...] la professionalità, la coscienza del ruolo e la vigilanza costante dei macchinisti ha risolto un problema generato nel sistema tecnologico da un'azione non corretta"*.

19 maggio - Imperia, operaio ferito in cantiere

Intorno all'una e 20 un operaio 47enne rimane ferito all'interno del cantiere del raddoppio ferroviario di Imperia; l'uomo rimane schiacciato tra due locomotori, riportando un forte trauma toracico e la perforatura di un polmone. Viene trasportato all'Ospedale di Pietra Ligure.

20 maggio - Lamezia Terme, treno urta il braccio di una scavatrice



ciò di una scavatrice

Il 1956 in transito a 30 km/h di notte mentre è attivo un cantiere, investe il braccio di una scavatrice. L'operaio ai comandi era riuscito a saltare giù pochi istanti prima. Loc scartato.

SCIOPERO TRENITALIA ... FRECCHE
ROSSE REGOLARI ...
NONOSTANTE LI AVESSE UMILIATI
DICENDO CHE LE GUIDA RFI ...
NEMMENO IO AVEVO OSATO TANTO ...



LAVORATORI degli APPALTI: il CCNL dei SERENI

Cambio appalto ? "Tranquilli". Rinnovo contrattuale ? "Non vi preoccupate".

Questo è quello che spesso i lavoratori del settore Appalti Ferroviari si sentono dire dai rappresentanti sindacali. Sindacalisti delle Organizzazioni deputate alla trattativa, quelli col bollino che rende rappresentativi...

"Si starà tranquilli e non ci preoccuperemo, ma..." è il pensiero di molti lavoratori, "...ma ...":

- Vicenda Ferrotel di servizio: chiusi in gran parte e lavoratori dispersi in altri settori o in cassa integrazione perpetua - "Tranquilli, attivati gli ammortizzatori sociali"

- Vicenda Depositi Bagagli Grandi Stazioni: da CCNL Attività Ferroviarie alla

nuova assegnazione a Società SDA, controllata da poste Italiane, "Senza CCNL di riferimento"; lasciato in sub appalto con CCNL "Merci e logistica" (peggiorativo) - "Tranquilli. Salvati i posti di lavoro"

... dopo due anni, gestione della partecipata di SDA, Ki Point, e fuori tutti.

Quelli con anzianità più alta, troppo costosi, espulsi, riciclati nel settore pulizie, i giovani passati al CCNL "Multiservizi" (ulteriormente peggiorativo) - "Tranquilli. Mantenuta l'occupazione"

... adesso anche i superstiti costano troppo: o accettano il modello Ki Point, CCNL Messaggerie Pubblicitarie (poche centinaia di euro forfettarie mensili), o fuori - "Non vi preoccupate..."

- Vicenda Portinerie Compartimentali Ferservizi: da CCNL Attività Ferroviarie a un promiscuo con il peggiorativo CCNL Multiservizi, "Tranquilli. Manteniamo l'organico stabile"

... poi tutti al Multiservizi "Non vi preoccupate"

... adesso nuova gara d'appalto "Senza CCNL di riferimento" e all'orizzonte il CCNL Portierato (pochi euro l'ora), i pochi vecchi e costosi superstiti di altri CCNL fuori ...

"Tranquilli. Ricollocazione degli esuberanti nel settore pulizie per mantenimento posti di lavoro"

- Settore pulizie rotabili in esubero permanente ... "Non vi preoccupate ci sono gli ammortizzatori sociali!"

- Nuova gara d'appalto pulizie Grandi Stazioni ... "Tranquilli!"

- Ipotesi assegnazione manutenzione rotabili, servizi accessori appaltati compresi, a ditte esterne ... "Non vi preoccupate!"

- Mense aziendali accorpate e ridimensionate .. "Tranquilli!"

- Nuove gare pulizie Cento Stazioni, Stazioni RFI, Immobili Compartimentali ... "Tranquilli!"

- Servizi di rifornimento ai mezzi diesel e gestione scambi piazzali nei depositi mezzi, destinati a ditte che avranno assegnato il servizio di manovra... "Non vi preoccupate!"

Ora i ferrovieri storici:

- RINNOVO DEL CCNL ATTIVITA' FERROVIARIE? "STATE SERENI!!!!"

Noi non dimentichiamo

**PAGHERETE CARO,
PAGHERETE
TUTTO**

La partita Ferrovie dello Stato è tutt'altro che semplice, il sindacato italiano, unico caso in Europa, NON È CONTRO LA LIBERALIZZAZIONE DEL SETTORE

[Fabrizio Solari, segretario generale
FILT-CGIL, sole 24 ore trasporti,
25.6/7.7.07]



CUB Trasporti Toscana

**CUB RAIL
GIORNALE DI COLLEGAMENTO
TRA I FERROVIARI
stampato a Milano**

REDAZIONE
Viale Lombardia, 20 Milano
tel 0270631804 fax02 70602409

SITO INTERNET
cubferrovie.altervista.org/
E-MAIL
cubrail@libero.it

Supplemento a Collegamenti Wobbly per una teoria critica libertaria n. 1, gennaio 2016. Direttore Giorgio Sacchetti
Registrazione del Tribunale di Firenze n. 2563 del 14 marzo 1977
Stampato in proprio, 10 giugno 2016

**1° maggio 2016, la bandiera CubRail
al presidio in piazza Duca d'Aosta**



**COPERTINA
PAGINE CENTRALI**

IV DI COPERTINA

"Lavoratori del mondo, unitevi!" Murale di Manila, Filippine
Intervista a John Paul Wright, immagini dai siti internet curati da John
Foto CubRail, risaie di Briona (No), quando c'era il treno

GERMANIA BAD AIBLING, ARRESTATO IL CONTROLLORE DEL TRAFFICO

Il controllore del traffico in servizio il 9 febbraio, quando si verificò il disastro di Bad Aibling in Baviera (11 morti e 85 feriti, vedi CR34) è stato arrestato e rischia 5 anni di carcere. Secondo l'accusa venne distratto da un videogioco da cellulare che stava usando, quando diede erroneamente la via libera ad un treno su una tratta occupata; diramò quindi il segnale d'emergenza, ma in direzione sbagliata. I treni si scontrarono frontalmente sul binario unico a circa 60 km a sud-est di Monaco, a circa 100 km/h. Secondo quanto riportato dai media il tratto di linea aveva un sistema di segnalazione automatico progettata per fermare qualsiasi treno che passava un segnale di arresto, ma era stato disattivato.

BELGIO I FERROVIERI BLOCCANO LA VAL- LONIA

[Lesoir.be]



Il Belgio spaccato in due dalle 18 del 26 maggio quando i ferrovieri valloni aderenti a CGSP (sindacato socialista) e CSC Transcom (sindacato cristiano) si sono fermati per protestare contro la decisione di HR-Rail, la società che impiega giuridicamente i ferrovieri, di tagliare i recuperi dei riposi ("jours de crédit"). Mentre in Vallonia si registrava il blocco totale, nelle Fiandre erano soppressi il 20% dei treni. Secondo l'AD SNCB Jo Cornu si tratta di "diritti indifendibili" e la produttività va aumentata. In poche parole, il solito ricatto: se non si tagliano i riposi si chiudono le linee.

All'inizio di giugno dopo cinque giorni di sciopero l'85 % dei treni in Vallonia era ancora fermo. Si tratta dello sciopero più lungo dal 1986 ad oggi.

(5 giugno incidente, vedi pag. 9)

FRANCIA SCIOPERI A OLTRANZA CONTRO IL LORO JOBS ACT



Grève illimitée (sciopero a oltranza) dei ferrovieri francesi a partire dal 1° giugno, 9 giorni prima di Euro 2016, proclamato da CGT, SUD e UNSA per il ritiro del progetto di riforma del "code du travail" (legge El Khomri, il loro Jobs Act). Una lotta in crescendo, che ha visto bloccare ed occupare dagli operai raffinerie, porti, centrali nucleari.

Il progetto di legge El Khomri contiene in una sola botta una serie di misure antioperaie anticipate prima in Germania dal socialdemocratico Schröder, poi in Italia da governi di centro-destra e centro-sinistra. Dall'articolo 8 della legge Sacconi con il governo Berlusconi - sottoscritto in una serie di accordi da Cgil, Cisl, Uil - che cancella di fatto il contratto nazionale di categoria e dà forza ai contratti aziendali; dalla Legge Fornero (2012) e dal jobs Act di Renzi (2015) che hanno liberalizzato i licenziamenti economici.

Il governo francese ha imposto a SNCF di fare piccole concessioni ai ferrovieri, ma il risultato è stato solo quello di far ritirare il sindacato CFDT dalla lotta.

All'avvio della protesta hanno circolato il 60 % dei TGV, la metà dei TER e 1/3 degli IC.

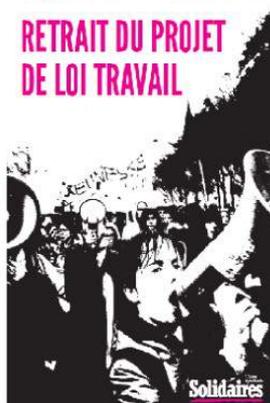
Sul fronte generale, all'inizio di giugno sei raffinerie erano ferme o lavoravano al minimo.

La "Loi" viene rifiutata in blocco, ma soprattutto si lotta contro quattro articoli: l'inversione della gerarchia delle norme, il perimetro dei licenziamenti collettivi, il referendum nelle imprese e la riforma della medicina del lavoro.

LOI TRAVAIL **Tous et toutes ensemble**
On peut gagner !
Mobilisons-nous

■ La loi travail est toujours d'actualité ■ Le gouvernement tente de faire diversion en faisant des annonces en direction de la jeunesse ■ Ne nous laissons pas abuser

**RETRAIT DU PROJET
DE LOI TRAVAIL**



- ★ Des attaques sans précédent contre le Code du Travail
- ★ Un gouvernement sourd aux revendications
- ★ Des forces de l'ordre qui matraquent
- ★ La grève, notre outil pour faire reculer le gouvernement

Union syndicale
Solidaires

Vos droits, vos luttes, votre syndicat...
www.solidaires.org contact@solidaires.org,
144 boulevard de la villette 75019 Paris, 01 58 39 30 20



GERMANIA MOBILIZZAZIONI CONTRO LA SOPPRESSIONE DEI TRENI NOTTE



Il mondo delle ferrovie tedesche è in subbuglio per la decisione di DB di tagliare ogni servizio notturno (CC e WL), sia interno che estero, a partire dalla fine del 2016.

Il personale che ci lavora appartiene ad ERS, una compagnia controllata di DB, che ci ha fatto confluire in esternalizzazione tutte le maestranze (accudienti, capitreno, manutenzione) con un diverso CCNL, ed ora la chiude.

Non solo i lavoratori (appoggiati dal sindacato GDL) ma pure la politica (die Linke) e la società (movimento ecologista, cittadini viaggiatori) hanno messo in piedi una campagna per il ritiro di quella decisione, che sta crescendo di settimana in settimana.



Nelle foto il presidio a Berlino del 31.5 e l'incontro con esponenti del Bundestag, il parlamento tedesco.

Nella foto in piccolo la copertina della rivista Lunapark 21 interamente dedicata alla vicenda; nel numero compare anche tradotto il nostro

articolo.

BELGIO



Alle 23 di domenica 5 giugno un treno passeggeri ha tamponato un merci a Hermalle-sous-Huy (Liegi). Due vetture deragliate dopo il violento impatto. Tre morti e nove feriti, ma il bilancio potrebbe salire.

Ancora ignote le cause. La tratta era stata colpita da fulmini, e si erano generati dei guasti al segnalamento.

REGNO UNITO



10 aprile, scontro tra un treno Abellio Greater Anglia e un trattore a Roudham. Ventuno feriti.

... E L'AUSTRIA INTENSIFICA I TRENI NOTTURNI

Smentendo il luogo comune che vede nei treni notturni un modo superato per viaggiare, l'Austria ha deciso di acquistare da DB sessanta vagoni letto e cuccette e quindici per il trasporto auto. DB sta rimodulando la propria offerta (ritiro di tutti i treni notturni tradizionali nel dicembre 2016 e rimodulazione tracce e materiali), mentre ÖBB assicura che non solo conserverà tutti i suoi servizi notturni ma li espanderà, sempre a partire da dicembre. Nel 2015 ÖBB ha registrato un milione di passeggeri sui treni notturni che hanno generato il 17% dei ricavi della Società nelle lunghe distanze (le DB ne hanno trasportati 1,3 milioni, 1% del totale passeggeri con un disavanzo dichiarato di 32 milioni di euro).

GERMANIA

Il 26 maggio il macchinista di un ICE è stato sostituito perché sotto shock una volta giunto alla stazione di Verden, in Bassa Sassonia.

Sceso per controllare il musetto del treno in quanto aveva percepito un forte colpo, vi ha trovato incastrato un deambulatore. Era sera ed era buio, il macchinista non ha visto nulla. La Polizia si è recata sulla linea alla ricerca del cadavere e invece ha trovato una 91enne praticamente illesa: attraversava i binari e, vedendo in lontananza il treno arrivare e non avendo l'agilità di saltare fuori, si era gettata tra le rotaie e il treno le è passato sopra a 160 km/h.



CUB Rail news

Notizie-contraddizioni-dietrofront-considerazioni, in breve, su fatti recenti

IVU e SOCCORSO AL MACCHINISTA

Sul numero n.6 di Cub Rail del Dicembre 2010, scrivevamo quanto a lato riportato:

Oggi prendiamo atto del DIETROFRONT di Fit Cisl e Filt Cgil Lazio, manifestato attraverso i rispettivi comunicati del 25/05/16 e del 19/05/16, relativamente alla loro attuale posizione sul "ritorno al turno collettivo" e sul "soccorso al macchinista". In particolare in merito a quest'ultima problematica la loro "soluzione" del problema sta nel dotare il CT di un'apposita patente per "spostare" i convogli in caso di malore al macchinista (la Fit fa riferimento alla patente A4 che però, come tutte le patenti di "Categoria A", è relativa alle "manovre", dunque alla località di servizio in cui essa si svolge e pertanto è fuori luogo citarla in merito a "soccorso al macchinista" in linea ...). A tal proposito la Fit Cisl ci tiene a far sapere di aver già avanzato tale proposta "in occasione dell'accordo del 15/05/16" (vedi Agente solo). Andando a spulciare le cronache dell'epoca, le preoccupazioni di Fit e Filt, francamente sembravano essere altre e anche i toni sembravano privilegiare l'elogio a tale modulo di condotta, piuttosto che la problematica del soccorso.....ecco alcuni passaggi:

"Da parte nostra agiremo nel senso del miglioramento di tutte le condizioni che rendano agevole lo svolgimento del servizio con il modulo di equipaggio ad agente solo, perché non è vero che l'accordo è sbagliato (...) è sbagliato da parte di tutta Trenitalia non mettere il personale nelle migliori condizioni di lavoro, soprattutto, ripetiamo, per le mense ed i dormitori." (fonte "la voce dei ferrovieri" Fit Cisl, luglio 2009)

"...la progressiva introduzione in Italia del cosiddetto agente solo di condotta, rappresenta per il lavoro dei macchinisti una svolta epocale.....L'accordo predispone davvero le condizioni per il rilancio competitivo del Gruppo FS....".

(Fonte Adnkronos, 17/05/2009, FiltCgil, Alessandro Rocchi).

TUTTI "PROTESTANTI". A TEMPO

Ultimamente in diversi impianti è dilagata la "protesta", cosiddetta, "tutto al turno" (no collaborazioni, no straordinari, rispetto normativa di lavoro), limitata a periodi temporali prestabiliti dal personale stesso riunitosi precedentemente in assemblea. Il rispetto rigido della normativa di lavoro, non può che trovarci d'accordo, al contrario del vincolo temporaneo che da sempre ha caratterizzato questo genere di manifestazioni del dissenso del personale e che, oggettivamente, può rappresentare la causa del sostanziale fallimento di tali iniziative per non essere mai riuscite a cambiare le carte in tavola.

Innumerevoli sono stati negli anni i "tutti al turno", tra i più rigorosi e "vigorosi", ricordiamo quello di Trenord iniziato nel

2011 (e ripetuto in varie tranches temporali) a seguito di una situazione davvero pesante (passaggio da direzione regionale Lombardia a Trenord con proposte di duri cambiamenti contrattuali).

Se è vero che dobbiamo trarre insegnamento dalla storia, allora non possiamo non considerare il fatto che quell'iniziativa non è stata decisiva e, guarda caso, anch'essa era limitata nel tempo ("faccio il mio da giorno ...a giorno....").

Noi siamo sempre stati convinti che il lavorare "a normativa" dovrebbe essere la regola e non l'eccezione, dovremmo tutti quanti entrare nell'ottica di "RISPETTARE LE REGOLE E PRETENDERNE IL RISPETTO", farne insomma un discorso di cultura lavorativa, forse d'altri tempi, ma che comunque rappresenta verosimilmente l'unica strada per far emergere quelle carenze che un "tutti al turno temporaneo" non riesce a portare a galla.

DALLA "PROTESTA ALLE MINACCE/BOTTE AI CAPITRENO

Lasciare in servizio 4 vetture su 8 allo scopo di poter effettuare il treno con un solo agente del bordo, può comportare una serie di reazioni violente dei viaggiatori nei confronti del PDB. È quello che è accaduto e continua ad accadere, a "causa" della suddetta "protesta" e che sta facendo desistere molti dei CT/CST dal proseguire a manifestare in tal modo il proprio dissenso.

Ma davvero l'unica soluzione per tutelarsi è quella di interrompere questo genere di dissenso???

La risposta probabilmente la troviamo nell'art. 20 del decreto 81/2008 (vedi tabella sotto) e in una recente sentenza di cassazione, n. 836 del 19/01/2016, eccone uno stralcio:

"Occorre premettere che il datore di lavoro è obbligato a mente dell'art. 2087 c.c. ad assicurare condizioni di lavoro idonee a garantire la sicurezza delle lavorazioni ed è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro. Per la giurisprudenza di questa Corte la violazione di tale obbligo legittima i lavoratori a non eseguire la prestazione, eccedendo l'inadempimento altrui (Cass. n. n. 10553 del 2013; n. 14375 del 2012; n. 11664 del 2006; n. 9576 del 2005).

La protezione, anche di rilievo costituzionale, dei beni presidiati dall'art. 2087 c.c. postula meccanismi di tutela delle situazioni soggettive potenzialmente lese in tutte le forme che l'ordinamento conosce. Dunque, per garantire l'effettività della tutela in ambito civile, non solo azioni volte all'adempimento dell'obbligo di sicurezza o alla cessazione del comportamento lesivo ovvero a riparare il danno subito, ma anche il potere di autotutela contrattuale rappresentato dall'eccezione di inadempimento, rifiutando l'esecuzione della prestazione in ambiente nocivo soggetto al dominio dell'imprenditore".

Chiaro no???

Dlgs. 81/08 Art.20, Obblighi dei lavoratori

Ogni lavoratore deve prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui ricadono gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro.

Art. 2087 c.c.

L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro.

Art. 1460 Codice Civile, "Eccezione d'inadempimento"

Nei contratti con prestazioni corrispettive, ciascuno dei contraenti può rifiutarsi di adempiere la sua obbligazione, se l'altro non adempie o non offre di adempiere contemporaneamente la propria, salvo che termini diversi per l'adempimento siano stati stabiliti dalle parti o risultino dalla natura del contratto.

Tuttavia non può rifiutarsi la esecuzione se, avuto riguardo alle circostanze, il rifiuto è contrario alla buona fede.

CCNL, PIATTAFORMA DEL PERSONALE: RESIDENZA AMMINISTRATIVA O BASE OPERATIVA?

Qualcuno di voi dirà: "tra le due non c'è confronto" e questo in virtù delle palesi ricadute sul personale che avrebbe l'attuazione della B.O. (Inizio/termine lavoro in località rientranti in un raggio di km prestabiliti, per esempio 30/40 km, dal proprio impianto), tuttavia pare che in occasione dell'assemblea PDM/PDB IESU Milano del 17/05/16, qualcuno abbia "disprezzato" la R.A. (Esempio inizio lavoro a Milano C.le e termine lavoro a Milano C.le), propendendo quindi per la B.O., nella convinzione che alla R.A. venga "appioppata" automaticamente l'obbligo di rilevare la presenza a inizio/fine servizio e quindi vedendo a rischio estinzione tutta una serie di comportamenti, da sempre legati al nostro mestiere ma, come dire..., non proprio pienamente rispettosi delle norme in vigore.

Sull'eventuale introduzione della rilevazione della presenza del Pdm/Pdb, è quasi superfluo affermare che questa non sarebbe necessariamente legata alla R.A., ben potendo l'azienda decidere di far utilizzare il badge (o altro sistema di rilevazione della presenza) al personale a prescindere dall'attuazione o meno della R.A., lo dimostra il fatto che quando si cominciò a parlare di IVU, tra le tante novità si parlava anche di: **"Chiave di prossimità per la rilevazione della presenza del personale ad inizio e fine servizio"**, a prescindere, ripetiamo, dall'attuazione o meno della R.A..

Con la B.O. e il conseguente "giochetto" di far iniziare/terminare il servizio a 30/40/...km dalla propria sede lavorativa, le vetture che effettuiamo nell'arco di 30/40 km e che oggi sono considerate "lavoro", con la base operativa di 30/40 km non sarebbero più tali,

dando il via libera a quei servizi che ad oggi sarebbero fuori normativa superando la massima prestazione giornaliera contrattualmente prevista, ma con l'introduzione di questa "genialata" diverrebbero magicamente "in normativa"...

INVIO MEZZI DI TRAZIONE MILANO C.LE - MILANO G.P.

Dopo diverse proteste dei macchinisti finalizzate a far sì che tali invii venissero effettuati come "TREN" (vedi numero treno, documenti, 2

Circolare RFI 17/2016

Tratto di linea Milano Greco P. - Milano Centrale (Linea Circolazione Locomotive)

- Modifica alla denominazione della "Linea Circolazione Locomotive" L'attuale "Linea Circolazione Locomotive" sarà ridenominata "Linea Circolazione".

La modifica della denominazione comporta che la **"Linea Circolazione" può essere percorsa esclusivamente da treni.**

agenti), RFI ha emesso la circolare territoriale 17/2016 (vedi a lato), la cui entrata in vigore è prevista giorno 12/06/2016, che prevede il cambio della denominazione della linea in questione, da "Linea circolazione locomotive" a "LINEA CIRCOLAZIONE". Tale modifica "...comporta che la 'linea circolazione' può essere percorsa esclusivamente da treni....".

LA LOTTA SULLE DOPPIE COMPOSIZIONI IN TOSCANA

In Toscana la battaglia sui materiali leggeri effettuati in doppie composizioni (due sezioni non intercomunicanti) con un solo agente Pdm-PdB va avanti e arriva allo sciopero: il giorno 8 maggio us tutto il personale degli impianti equipaggi è entrato in sciopero per 8h con alte partecipazioni diffuse in tutto la regione.

In attesa di una proclamazione di 24h e della chiusura del fascicolo di indagine aperto dalla Procura di Firenze, l'azienda tira dritto cercando, come sempre, di chiudere la partita in esercizio, con lo spauracchio. Tuttavia l'opposizione cresce di giorno in giorno negli scambi di M40 con cui capitreno e macchinisti chiedono la presenza del personale mancante a coprire tanto la necessità del soccorso al macchinista che il soccorso ai viaggiatori nella sezione altrimenti scoperta. In assenza di risposte, si comunica, si procede a chiudere la sezione posteriore. Il tema ha cementato l'attività del sindacalismo di base che si muove all'unisono su tutta la vertenza, tra balbettii di RSU (che critica l'operato aziendale ma non promuove azioni) e sindacalismo confederale (che si fa vivo per plaudire a soluzioni-non soluzioni aziendali). Non ultimo la reazione scomposta dell'azienda (minacce, sanzioni di pretesto, invii coatti a giorni di scuola, tentivi maldestri di non collazionare gli M40, etc) ha rafforzato ancora di più l'intento e l'unità dei lavoratori. In poco più di 4 mesi la Direzione Tecnica di Trenitalia ha dovuto emanare 3 DEIF della serie 8! Nell'ultima, giunta all'ottava revisione, si offre una sponda ad un capo del problema (il soccorso al macchinista) che era una delle contraddizioni normative più macroscopiche, ma l'altro capo del problema (il soccorso ai viaggiatori) è se possibile perfino peggiorato. Obbligando infatti il capotreno a stare nel complesso di testa, anziché "in uno dei due", si sancisce che il complesso posteriore è del tutto abbandonato a se stesso. Almeno prima il viaggiatore poteva avere una aspettativa almeno probabilistica di poter avere il capotreno laddove fosse successo qualcosa che ne richiedeva la presenza, adesso no: il viaggiatore dietro è di serie B, condannato al furto, alla molestia, a bruciare o comunque all'abbandono in caso di inconveniente di esercizio. Le nostre lodi vanno a tutti i colleghi toscani che stanno conducendo una lotta per tutti i ferrovieri italiani; una battaglia per la sicurezza e per il lavoro, una battaglia di alta dignità. E' da ultimo giunta la notizia che l'uso diffuso della composizione multipla stia per sbarcare in Lazio, dopo uno sporadico accenno l'anno passato. Sarà l'occasione per allargare la partecipazione.

Treni in Doppia Composizione

Vogliamo raccontarvi una storia:

D'inverno, intorno alle 7 della sera, un treno, in doppia composizione, con a bordo, tanti viaggiatori, un macchinista e un capotreno, si ferma. Inchiodato nel buio, in di-

scesa e leggermente piegato dalla curvatura del binario. Non riparte. I freni sono bloccati. Nella sezione posteriore i viaggiatori, soli, si attaccano al citofono. È impossibile scendere dal treno. Vengono chiamate forze dell'ordine e ambulanza e, con grandi

difficoltà, trasbordati i viaggiatori dalla seconda alla prima sezione. Dopo tre ore complicate l'incubo finisce, senza gravi conseguenze, lasciando cadere un timore più che un dubbio, nella mente di tutti: se fosse successo nella vicinissima galleria?

Noi, a questo punto, non vogliamo raccontarvi altre storie, perché non tutte hanno il lieto fine.

Per chi ha a cuore la questione, per chi ci si è ritrovato dentro o per chi semplicemente crede che sia giusto aspettare per poi raccontare ancora storie, se ci mettessimo a disquisire punto per punto la Deif 8.7 rischieremo di risultare mortalmente noiosi. Crediamo però che ci siano altri che, per i motivi più vari, non hanno troppa dimestichezza con questa disposizione interna di Trenitalia. Occorre essere essenziali e precisi:

Prevede che l'equipaggio minimo, qualora funzioni il dispositivo di comunicazione viaggiatori/personale del treno (citofono) sia di un macchinista ed un capotreno, il quale "può prendere posto in uno dei due veicoli". "Nel caso in cui si rendesse necessaria la presenza del capotreno nel veicolo non presenziato", sia per un malore di un viaggiatore o per quello del macchinista, deve - il capotreno - arrestare il treno, scendere e raggiungere il veicolo interessato; qualora, "per impraticabilità del percorso da ambo i lati, non riuscisse a farlo si dovrà mettere in contatto col regolatore della circolazione per i provvedimenti del caso."

Due sezioni - separate, non comunicanti - un capotreno.

Il nostro mestiere, ci viene riconosciuto, è fatto di responsabilità. Siamo chiamati a prendere decisioni, più o meno importanti, per noi e per gli altri, ma sempre e rigorosamente in sicurezza. In questo caso - per coscienza e buonsenso - ci siamo resi conto che le lettere della parola "sicurezza" non c'erano tutte, o perlomeno erano in disordine poiché, questa norma, si scontra palesemente con altre, di rango superiore. Per quanto concerne il macchinista:

Viene infranto l'accordo del 15.5.2009 che prevede che: *il mezzo di trazione debba essere comunicante con la parte rimorchiata e il capotreno, in caso di frenatura di emergenza, debba portarsi velocemente e repentinamente in cabina di guida.*

Per quanto concerne il capotreno:

Manca il rispetto della Circolare Piciocchi del 1990 che recita: "Nel gruppo di carrozze in consegna ad un agente non potrà esservi più di una interruzione di comunicazione (escluse quelle estreme del gruppo

stesso); le due parti del gruppo devono risultare contigue. In tali casi non potranno essere affidate più di due carrozze al Capotreno e quattro al Cst". I treni Jazz, in particolare, arrivano ad essere composti da addirittura 10 vetture.

RLS, CAT, CUB e USB hanno scritto all'azienda, rivendicando le suddette norme in vigore e chiedendo, in più, di dar seguito a quanto stabilito dal RCF (ex decreto ANSF 4/2012), all. B, al punto 4.28: "Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti e lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio..." e al punto 4.29: "Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti e che **ne richiedono l'intervento**". In che modo? Un CST. Un capotreno che stia sull'altra sezione. Un lavoratore, un essere umano e non un citofono.

Considerata l'importanza e l'urgenza della questione l'agenda degli indirizzi si è infoltita. Oltre a Trenitalia, sono stati messi al corrente: **PROCURA DELLA REPUBBLICA di Firenze, REGIONE TOSCANA (presidenza, consiglio e quarta commissione), Gruppi consiliari, Direzione Territoriale del Lavoro Firenze, ASL 10 Firenze, Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, Osservatorio sui conflitti nei trasporti presso MIT e Commissione**



di Garanzia Sciopero (l.146/90), quest'ultima poiché contestualmente abbiamo aperto, come CUB, CAT e USB, le procedure di raffreddamento per indire uno sciopero regionale del Personale Mobile.

Con Ansf c'è stato un incontro in cui si è discusso della problematica senza giungere a soluzioni soddisfacenti poiché, come già aveva fatto in una nota, precisava che "nei casi di mancanza di vigilanza dell'agente di condotta, sono di competenza di questa agenzia le procedure che le imprese ferroviarie adottano al fine di garantire l'immobilità del treno..." e quelle soltanto.

Con il gruppo consiliare "Si Toscana a Sinistra" siamo invece riusciti a far arrivare la nostra voce al consiglio regionale toscano con un'interrogazione orale urgente "in merito all'implementazione della squadra di scorta dei treni circolanti in doppia composizione".

Come forma di autotutela, nel frattempo, è stato "costruito" un M40 sia per il macchinista che per il capotreno:

Il sottoscritto macchinista/capotreno, in relazione alle comunicazioni già inoltrate all'azienda da parte di RLS e OOSS, in presenza di treni in doppia composizione, nel rispetto del Dlgs 81/2008, dell'accordo 15/05/2009 sul modulo ad "Agente Solo":



PdC: non potrà avviare il treno senza la garanzia che un capotreno presenzi permanentemente la sezione di testa PdB: chiede l'integrazione della squadra di scorta nel rispetto dell'assegnazione delle vetture al PdB in presenza di interruzione (Circolare Piciocchi 1990) e della Tabella C (determinazione squadra minima PdB). Nel caso tale richiesta non venga soddisfatta, il sottoscritto capotreno sarà costretto a chiudere la sezione posteriore del treno. In ogni caso si declina a Trenitalia la responsabilità di qualsiasi eventuale disservizio derivato dalla composizione multipla dei materiali -treno.

Gli M40 sono stati utilizzati da una parte dei lavoratori, ma, a questo punto, cambiamo argomento. Finora abbiamo parlato di regolamenti, norme, azione sindacale, adesso si passa ai rapporti di forza, dove le controparti tirano ognuna dal proprio lato e, chi non tira, perde.

I macchinisti e i capitreno, che hanno emesso gli M40 di autotutela, sono stati, in alcuni casi, come birbanti scolaretti, mandati a ripetizione, rei, secondo i nostri dirigenti, di non aver ben compreso la Deif. Dopo qualche ora di aggiornamento col tutor, sia ben chiaro, hanno continuato a svolgere il loro dovere, come prima (M40 di autotutela compreso). Nei casi dei capitreno, l'azienda, ha risposto - all'M40 - e ribadito l'ordine di rispettare la Deif tout-court. Al ribadito i capitreno hanno eseguito l'ordine, declinando però "ogni responsabilità relativa a qualsiasi problematica o disservizio derivato dalla composizione multipla del treno".

Di certo, la reazione aziendale alla nostra vitalità lascia trasparire, se non timore, la volontà di soffocare un'idea e un'azione che potrebbero prendere il sopravvento, quasi fossero pericolose per loro e vantaggiose per noi. Tanto che poco dopo sono state convocate le RSU, che avevano richiesto un incontro, per discutere della questione. Le OOSS nazionali hanno, a loro volta, richiesto un incontro, per chiedere la modifica della 8.7 tale da prevedere la permanenza del capotreno nella prima sezione, **ma senza rivendicare la presenza del CST che manca nella seconda sezione!** Il 30 marzo, dalla RSU 47, è stata richiesta, alle OOSS Nazionali, l'apertura delle procedure di raffreddamento, anticamera dello sciopero, per le problematiche inerenti a Deif 8.7, accessori comandati al PdC durante la riserva, il clima di tensione generato dall'azienda anche tramite l'aumento sproporzionato delle contestazioni disciplinari, la scarsa professionalizzazione dedicata ai continui aggiornamenti delle

varie Deif, Peif, ecc, presentazioni in servizio tramite tablet, logistiche varie.

E quindi? Ora cosa succede?

Il giorno 11 aprile 2016 si tiene l'incontro tra azienda e RSU 47. Gli interessi in ballo sono tanti e pesanti. Bisogna essere uniti per mantenere la testa alta e chiarire che ciò che i lavoratori chiedono è il rispetto delle norme. Non sappiamo quanto ogni singolo delegato RSU abbia puntato saldamente i piedi sulla presenza, necessaria, del CST. Quello che sappiamo è che lo stesso giorno, Caposciutti annunciava l'accoglimento della richiesta delle OOSS nazionali che il capotreno permanga nella prima sezione, lasciando, in pianta stabile, i viaggiatori soli nella sezione posteriore. Con la promessa di correggere quanto prima la Deif.

Sappiamo che questo è stato accolto, almeno da una parte consistente delle RSU, come un grande risultato.

Noi pensiamo che la garanzia del soccorso al macchinista solo, richiesta da noi per primi, si debba coniugare con la sicurezza, quindi il soccorso stesso, e il rispetto delle norme in caso di Doppia Composizione; per questo l'unica soluzione è un CST nella parte posteriore. Ammettere che un convoglio intero possa viaggiare senza capotreno, significa inoltre che ben presto su alcuni treni si potrà farne del tutto a meno!!

Credo che adesso le idee siano più chiare su ciò che significa applicare la Deif 8.7, su chi l'ha emessa e pretende che venga rispettata, sull'impegno, l'amore, la dignità che tanti di noi (sempre di più) mettono nel difendere la sicurezza, di tutti, e il proprio lavoro.

Sappiamo bene che la nostra professionalità è un fiume che costeggia tutti i lati della sicurezza stessa, senza mai distaccarsene, altrimenti andrebbe a dissolversi, e il nostro lavoro, senza di essa, sarebbe ben poca cosa.

Per questo stiamo preparando, per maggio, lo sciopero regionale del Personale Mobile e la richiesta di incontro alle Asl, congiuntamente al RLS.

Invitiamo pertanto i Macchinisti e i Capitreno, tutti, a unirsi a noi, a emettere M40 esaustivo; in particolare i capitreno a chiedere il CST in caso di Doppia composizione.

Non dimentichiamoci che è sicurezza pretendere l'integrazione dell'equipag-

SCIOPERO **SCIOPERO**

DOPPIE COMPOSIZIONI

CON UN MACCHINISTA E UN SOLO CAPOTRENO

DOPO LE DEIF 8.6 E 8.7 CHE VOGLIONO AFFERMARE LA POSSIBILITA' DI FARE A MENO DELLA PRESENZA/INTERVENTO DEL PERSONALE SOSTITUENDOLO CON UN CITOFONO

DOPO LE ASSEMBLEE DEI LAVORATORI, LE LETTERE, LE RICHIESTE DI INCONTRO IGNORATE E LA MOBILITAZIONE DI TANTI LAVORATORI ANCHE A FRONTE DELLE RITORSIONI E INTIMIDAZIONI AZIENDALI

IN ATTESA DEGLI ESITI DELLE DENUNCE A ISTITUZIONI, REGIONE, PROCURA ED ANSF

IN ASSENZA DI RISPOSTE CHE RISOLVANO LA QUESTIONE CON UN CAPOTRENO PER OGNI SEZIONE A GARANZIA DELLA SICUREZZA DEI VIAGGIATORI, DEL PDM E DEL PDB

CONTRO LE FALSE SOLUZIONI PASTROCCHIO CHE NON RISOLVONO I PROBLEMI E LE RESPONSABILITÀ NEI CONFRONTI DEI TRASPORTATI E CONTRO UN FUTURO SENZA CAPOTRENO E CON IL MACCHINISTA SOLISSIMO

SI SCIOPERA!!!

PdM e PdB Regionale Toscana

DALLE **9.01** ALLE **16.59**

Domenica 8 maggio 2016

DIFENDIAMO LA NOSTRA PROFESSIONALITA' ED IL NOSTRO LAVORO CONTRO CHI VUOLE PRIMA RENDERLO INSOSTENIBILE E POI CANCELLARLO DEFINITIVAMENTE!!!

Attivisti CAT-CUB-USB Toscana

gio, con un altro macchinista o un Cst, anche nel caso in cui, sul locomotore, sia guasto il Cab-radio; poiché in quel caso risulta non funzionante anche il citofono che consente ai viaggiatori di comunicare con la cabina di guida, rendendo impossibile la realizzazione del modulo di scorta ad agente unico con un macchinista e un solo capotreno. Vedi il punto 4.29 dell'RCF, sopraccitato, in merito alle doppie composizioni.

E ricordiamoci che è sicurezza chiedere il CST, come da Deif 4.7, confermata da nota ufficiale Trenitalia firmata Caposciutti: " in caso di perdita non ripristinabile del controllo porte chiuse in cabina di guida, l'integrazione del numero di agenti PdA va attuata alla prima stazione sede di impianto/presidio equipaggi, indipendentemente dal fatto che sia sede o meno di distribuzione".

Le norme, ben attenti, è il caso di precisare, in caso di equipaggio ad **Agente Unico, prevedono un massimo di 6 vetture assegnate al capotreno.**

Macchinisti e capitreno, al contrario di altri, sul treno ci lavorano. Ben comprendono le norme e conseguentemente le applicano.

I ferrovieri sono vivi e consapevoli.

ATTIVISTI CUB-CAT-USB

JOBS ACT e FLESSIBILITA': IL DEMANSIONAMENTO (blow my jobs act V)

Con l'introduzione dello Statuto dei Lavoratori nel 1970, una delle più grandi vittorie ottenute fu proprio il divieto per il datore di lavoro di modificare le mansioni del lavoratore a gradi inferiori rispetto a quelle per cui era stato inizialmente assunto o successivamente promosso. L'art.13 infatti rimodulava l'originario art. 2103 (risalente al 1942) del Codice Civile ponendo un argine alla possibilità di un forzato demansionamento. Con il Jobs Act, più precisamente con il D.Leg. attuativo n° 81 del 2015, che riformula di nuovo l'art. 2103 del C.C., il demansionamento o "lus variandi verso il basso" diventa invece legge. Viene infatti eliminato il riferimento alle **"mansioni equivalenti alle ultime effettivamente svolte"** presente nella precedente versione a prevenzione dalle dequalificazioni. Esso viene sostituito dalla legittimazione per il datore ad assegnare insindacabilmente il lavoratore a mansioni diverse, alla sola condizione che siano **"mansioni riconducibili allo stesso livello di inquadramento delle ultime effettivamente svolte"**, premiando quindi la tendenza, piuttosto che valorizzare la specializzazione professionale, ad avere il lavoratore "tuttofare", flessibile e più facilmente gestibile.

Con estrema gravità, inoltre, nel secondo capoverso viene introdotta la possibilità di essere assegnato a mansioni di livello inferiore **"in caso di modifica degli assetti aziendali"**, una di quelle diciture generiche al cui interno può rientrare qualsiasi variazione societaria -da una ristrutturazione a una ridefinizione dell'assetto di un'impresa- che spesso oggi regola tutto il mondo degli ap-

palti e subappalti con continue soppressioni e fallimenti di aziende che vengono sostituite da nuove realtà che possono approfittare di questa e altre deregolamentazioni.

Ulteriori ipotesi di demansionamento -oltre a quelle che rispondono ad esigenze indotte da riconversioni e ristrutturazioni- possono essere previste addirittura all'interno dei contratti collettivi, anche aziendali. E diventa quasi ridicola l'imposizione che il passaggio ad una mansione inferiore sia legato alla sua comunicazione per iscritto, pena nullità.

Infine, a quadratura del cerchio, nelle sedi legislativamente abilitate alle transazioni e conciliazioni - *"possono essere stipulati accordi individuali di modifica delle mansioni, del livello di inquadramento e della relativa retribuzione, nell'interesse del lavoratore alla conservazione dell'occupazione, all'acquisizione di una diversa professionalità o al miglioramento delle condizioni di vita"*, scenario nefasto che sottopone lavoratori in situazioni precarie al ricatto di accettare un demansionamento pur di mantenere il posto di lavoro.

Sono riusciti, infine, ad introdurre un peggioramento anche nel possibile passaggio a mansioni superiori, dove viene modificato il limite per l'assegnazione definitiva alla nuova mansione da 3 mesi a 6 mesi.

L'operazione Jobs Act e relativi decreti attuativi, con la revoca delle tutele conquistate dai lavoratori e la riduzione dei loro diritti civili a favore delle imprese, è stata propagandata come necessaria per incrementare l'occupazione, ma nella realtà i numeri smentiscono questa possibilità, con un esiguo numero di nuovi contratti sempre più precari, flessibili e quindi ricattabili e ad incrementare sono solo i profitti delle Aziende.

ART. 2103 Codice Civile

Prestazione del lavoro (testo originario - 1942)

Il prestatore di lavoro deve essere adibito alle mansioni per cui è stato assunto. Tuttavia, se non è convenuto diversamente, l'imprenditore può in relazione alle esigenze dell'impresa, adibire il prestatore di lavoro ad una mansione diversa, purché essa non importi una diminuzione nella retribuzione o un mutamento sostanziale nella posizione di lui.

Nel caso previsto dal comma precedente, il prestatore di lavoro ha diritto al trattamento corrispondente all'attività svolta, se a lui più vantaggioso.

Legge 300 – 1970 (Statuto dei lavoratori)

Art. 13. Mansioni del lavoratore.

(Art.2103 del Codice Civile ante Jobs Act)

1. L'articolo 2103 del codice civile è sostituito dal seguente:
"Il prestatore di lavoro deve essere adibito alle mansioni per le quali è stato assunto o a quelle corrispondenti alla categoria superiore che abbia successivamente acquisito ovvero a **mansioni equivalenti** alle ultime effettivamente svolte, senza alcuna diminuzione della retribuzione. Nel caso di assegnazione a mansioni superiori il prestatore ha diritto al trattamento corrispondente all'attività svolta, e l'assegnazione stessa diviene definitiva, ove la medesima non abbia avuto luogo per sostituzione di lavoratore assente con diritto alla conservazione del posto, dopo un periodo fissato dai contratti collettivi, e comunque non superiore a tre mesi. Egli non può essere trasferito da una unità produttiva ad un'altra se non per comprovate ragioni tecniche, organizzative e produttive. Ogni patto contrario è nullo".

DECRETO LEGISLATIVO 15 giugno 2015, n. 81

Art. 3. Disciplina delle mansioni

(Art. 2103 del Codice Civile dopo il Jobs Act)

1. L'articolo 2103 del codice civile è sostituito dal seguente:

«2103. Prestazione del lavoro. - Il lavoratore deve essere adibito alle mansioni per le quali è stato assunto o a quelle corrispondenti all'inquadramento superiore che abbia successivamente acquisito ovvero a mansioni riconducibili allo stesso livello e categoria legale di inquadramento delle ultime effettivamente svolte.

In caso di modifica degli assetti organizzativi aziendali che incide sulla posizione del lavoratore, lo stesso può essere assegnato a mansioni appartenenti al livello di inquadramento inferiore purché rientranti nella medesima categoria legale.

Il mutamento di mansioni è accompagnato, ove necessario, dall'assolvimento dell'obbligo formativo, il cui mancato adempimento non determina comunque la nullità dell'atto di assegnazione delle nuove mansioni.

Ulteriori ipotesi di assegnazione di mansioni appartenenti al livello di inquadramento inferiore, purché rientranti nella medesima categoria legale, possono essere previste dai contratti collettivi.

Nelle ipotesi di cui al secondo e al quarto comma, il mutamento di mansioni è comunicato per iscritto, a pena di nullità, e il lavoratore ha diritto alla conservazione del livello di inquadramento e del trattamento retributivo in godimento, fatta eccezione per gli elementi retributivi collegati a particolari modalità di svolgimento della precedente prestazione lavorativa.

Nelle sedi di cui all'articolo 2113, quarto comma, o avanti alle commissioni di certificazione, possono essere stipulati accordi individuali di modifica delle mansioni, della categoria legale e del livello di inquadramento e della relativa retribuzione, nell'inter-

esse del lavoratore alla conservazione dell'occupazione, all'acquisizione di una diversa professionalità o al miglioramento delle condizioni di vita. Il lavoratore può farsi assistere da un rappresentante dell'associazione sindacale cui aderisce o conferisce mandato o da un avvocato o da un consulente del lavoro.

Nel caso di assegnazione a mansioni superiori il lavoratore ha diritto al trattamento corrispondente all'attività svolta e l'assegnazione diviene definitiva, salvo diversa volontà del lavoratore, ove la medesima non abbia avuto luogo per ragioni sostitutive di altro lavoratore in servizio, dopo il periodo fissato dai contratti collettivi o, in mancanza, dopo sei mesi continuativi.

Il lavoratore non può essere trasferito da un'unità produttiva ad un'altra se non per comprovate ragioni tecniche, organizzative e produttive.

Salvo che ricorrano le condizioni di cui al secondo e al quarto comma e fermo quanto disposto al sesto comma, ogni patto contrario è nullo.».

TRENORD NOTIZIE: TAGLIA E RITAGLIA

La nuova società partorita dopo lungo e travagliata gestazione nel 2012, doveva essere il riferimento a livello nazionale in termini di qualità dell'offerta ai cittadini in uno dei bacini produttivi più importanti d'Europa, che ha come centro nevralgico la Lombardia e il milanese. Invece questo esperimento, inedito nella forma e nei contenuti ha mostrato tutta una serie di pesanti lacune tali da essere al centro delle attenzioni per un suo possibile reintegro sotto il pieno controllo di Trenitalia, che a tutt'oggi controlla il 50%. Tutti gli indici qualificanti dell'offerta dei servizi sono scadenti in termini di adeguatezza alle aspettative, come qualità dei materiali rotabili (i circa 400 convogli* hanno la media di 22 anni, con punte di 45 anni di età), pulizia, igiene e decoro e dagli indici di puntualità, anch'essi legati alle problematiche del materiale rotabile oramai vetusto e con gravi lacune nella manutenzione, come ebbe a notare anche l'AD Cinzia Farisè al momento della sua nomina nel gennaio 2015. Sarebbe davvero lungo e complicato tentare di riassumere i motivi di questo parziale fallimento, ma senz'altro ha giocato un ruolo di primo piano aver affidato il più grande bacino del trasporto regionale d'Italia, che da solo ha il 35/40% del traffico ad una dirigenza che ha dato ampiamente dimostrazione di inadeguatezza rispetto le attese. Naturalmente la componente politica che ha giocato un ruolo decisivo nella scelta di affidare la gestione del trasporto regionale ad una società nuova - anche se ha controllo pubblico - in questo ha delle responsabilità enormi. Nonostante si sia venduta l'operazione come innovativa e super efficiente, non è sfuggita alle lottizzazioni politiche, che significano sprechi, in quanto affida compiti di responsabilità al di là delle reali qualità umane e tecniche. Non sono un caso probabilmente le inchieste giudiziarie, che già diverse volte hanno coinvolto a vari livelli la società. A tutto ciò si è aggiunto il taglio di trasferimenti alle regioni delle ultime manovre finanziarie, che da solo non può giustificare tutto questo decadimento.

La debacle delle soppressioni dovute a guasti causati da mancanza della manuten-

zione della estate 2015, corre il rischio di ripetersi drammaticamente anche quest'estate, in quanto pochissimo è stato fatto per svecchiare il parco rotabile circolante, specie nelle linee appartenenti al ex ramo Trenitalia.

Per garantire efficienza e qualità dell'offerta certo non servono i piani aziendali interni per recuperare credibilità e immagine, che assomigliano molto più alla propaganda di tipica dei regimi totalitari, che ad una reale volontà di risolvere le problematiche connaturate alla cattiva qualità del materiale rotabile. Basta vedere le condizioni con cui girano i convogli di Trenord, spesso sporchi, senza climatizzazione e con le dotazioni di sicurezza molto precarie (Porte, ad esempio) specie confrontando la qualità del servizio offerto nelle altre regioni, anche a parità di materiale rotabile che comunque si presenta efficiente e in ordine.

Il contratto aziendale che ha concesso quasi carta bianca all'azienda, con maggiori elasticità normative (totale cancellazione di quasi tutte le regole di gestione del personale, circ. 25 ad esempio) ha richiesto in questi anni sacrifici pesanti ai lavoratori, illusi e presi in giro dalle Os firmatarie che si sono preoccupate solo di aprire canali di trattative fini a se stesse e senza un reale collegamento coi lavoratori.

Il vuoto di rappresentanza causato da un atteggiamento succube e complice con l'azienda ha poi lasciato libero sfogo a decisioni unilaterali che ciclicamente fanno arretrare i diritti in nome di compatibilità degli interessi dell'azienda. Si veda a tal riguardo la cancellazione unilaterale della premialità al personale (2014 e 2015), poi ricontrattata secondo nuovi parametri, la cancellazione del programma delle ferie invernali 2015 venti giorni prima di natale, la cancellazione unilaterale delle ferie estive 2016, ricontrattate a metà maggio, oltre alla eterne e assisante riprogrammazione dei turni, oramai ogni quindici giorni, che rende impossibile programmare qualsiasi impegno nella vita privata. L'atteggiamento aziendale piuttosto che cercare una reale comprensione dei problemi, sembra invece teso a scaricare solo sul personale le inefficienze, con mo-



Materiale rotabile a confronto: Atr 220 Fer – 668 Trenord

dalità arroganti ed intimidatorie, come d'altronde purtroppo d'uso anche in altre realtà lavorative.

Come volevasi dimostrare non ci si improvvisa in un settore, quello del trasporto ferroviario dove competenze e professionalità si costruiscono con anni di esperienze e non bastano gli atteggiamenti arroganti per garantire un servizio efficiente e sicuro, dove invece conta la qualità del personale e i controlli sulla sicurezza. Come abbiamo ampiamente e da sempre cercato di dimostrare dalle pagine della cronaca, i disastri hanno nomi e colpevoli che in alto decidono tagli che poi ricadono sui lavoratori e i cittadini. La possibilità di un rimpasto con Trenitalia, espresso anche pubblicamente da Mazzoncini, AD FS, potrebbe garantire la necessaria liquidità economica ma anche le competenze nell'operazione di svecchiamento, finora tutt'altro che perseguito.

Se non fosse stato per la professionalità acquisita e lo spirito di sacrificio di una buona parte dei lavoratori in esercizio, l'azienda sarebbe crollata da tempo. Le ultime prese di posizione aziendale sulla gestione dei turni e del personale, hanno causato fortissimo risentimento tra il personale, che in maniera consapevole e in gran parte delle unità lavorative non è più disposto a prestare collaborazione come nel passato. La mobilitazione tra i lavoratori può e deve essere la miglior risposta ad un clima di sfiducia che da troppo tempo serpeggia e rende una realtà senza prospettive.

Cub Trasporti Lombardia

*fonte: Wikipedia

INTERVENTO DI EMMANUELLE BIGOT, FERROVIERA FRANCESE ATTIVISTA DI SUD RAIL - SOLIDAIRES, OSPITE ALLA CONFERENZA NO-AUSTERITY DI FIRENZE DEL 28 MAGGIO 2016

L'Unione Sindacale Solidaires è un'organizzazione sindacale intersettoriale con oltre cento diecimila iscritti in Francia.

Solidaires raccoglie sindacati e federazioni dei settori pubblico e privato francesi. In Francia, come altrove, patroni e governi attaccano frontalmente i lavoratori e le lavoratrici, l'attacco e crescente perché la crisi del capitalismo sta deteriorando la situazione sociale, in tutti i paesi.

Quelle e quelli che pretendono di guidare il mondo vogliono sempre eliminare i diritti conquistati dai lavoratori nel corso delle lotte sociali e appropriarsi delle ricchezze prodotte da lavoratori e lavoratrici.

Lavoratori in attività, in disoccupazione, in formazione, in pensione formano una sola classe sociale, con interessi contrari a quelli dei patroni, dei banchieri e delle istituzioni ai loro servizi.

Un movimento sindacale forte, unitario, offensivo, indipendente, internazionalista, ecologico e femminista è necessario! Ed è quello che cerchiamo di costruire, con i nostri mezzi, modestamente ma con l'ambizione di pesare sempre di più, per essere utili alla nostra classe sociale.

Dal 2012, Solidaires e altre organizzazioni sindacali d'Europa, d'America, d'Africa e dell'Asia cercano di costruire una rete internazionale del "sindacalismo di lotta, autonoma, democratica, alternativa, femminista, internazionalista".

Questi rapporti internazionali intensi e regolari vengono utilizzati per scambiare le esperienze di lotta. Insieme coordiniamo campagne internazionali congiunte, sia per avanzare rivendicazioni sia per sostenere la solidarietà internazionale.

Nel Marzo 2013, a St-Denis (Francia), abbiamo accolto 200 delegati di base di 25 Paesi, su proposta di Solidaires, della CGT (Spagna) e di CSP-Conlutas

(Brasile); nei loro interventi, sindacati e delegati hanno sottolineato la necessità di condurre insieme la "lotta di classe" per opporsi alla falsa "pace sociale" costruita a danno dei lavoratori.

Nel giugno 2015, abbiamo organizzato un nuovo incontro internazionale a Campinas (Brasile), in questa occasione, abbiamo apprezzato collettivamente gli sviluppi positivi nella costruzione della nostra rete (tra cui il suo allargamento) ma anche quanta strada dobbiamo ancora fare, per dotarci di un efficace strumento internazionale, comune a tutte le forze sindacali che sostengono e praticano un sindacato lotta anticapitalista, indipendente, democratico, ambientalista, internazionalista e la lotta contro tutte le forme di oppressione (il sessismo, il razzismo, l'omofobia, la xenofobia); la democrazia operaia e l'auto-organizzazione dei lavoratori sono anche tra i nostri riferimenti comuni.

È ciò che proviamo a fare attraverso la "Rete sindacale internazionale di solidarietà e di lotte" che riunisce realtà sindacali, settoriali e intersettoriali, nazionali o locali, di America, Asia, Africa, Europa. È uno strumento da sviluppare insieme: contro la repressione, in sostegno alle nostre lotte, per riflettere ed elaborare, per inventare e rinforzare i contro-poteri e costruire con lotte di oggi la società che vogliamo per domani.

Come se sapete, i **lavoratori in Francia sono in lotta**.

Abbiamo da quattro anni un presidente della Repubblica e un parlamento che teoricamente appartengono alla sinistra politica francese; una volta di più abbiamo con questa situazione, la prova che la lotta di classe non si ferma con elezioni nel quadro del sistema e ancora la prova che la sinistra sa servire gli in-



teressi del capitalismo quando è al povere.

La disoccupazione cresce, la precarietà è diventata regola, i servizi pubblici sono indeboliti, gli immigrati stigmatizzati; eppure, senza originalità in rapporto agli altri governi europei e ai precedenti governi francesi, il governo attuale ha presentato una nuova legge contro i lavoratori.

Dal 9 marzo 2016, con altri sindacati di lavoratori e di studenti, Solidaires ha chiamato i lavoratori della Francia alla lotta contro la *Loi Travail*, la legge 'lavoro'; questa legge risulterebbe un declino senza precedenti dei diritti individuali e collettivi dei lavoratori.

Accettare la proposta di legge dal governo per soddisfare i datori di lavoro, significherebbe:

- Rinunciare alla rivendicazione di 35 ore di lavoro settimanali per tutti.
- Accettare di lavorare fino a 12 ore al giorno.
- Accettare che i padroni possono licenziare quando vogliono e come vogliono.
- Accettare la svalutazione degli straordinari, pagati solo il 10 % in più (invece dell'attuale 25 %).
- Accettare che gli apprendisti minorino 10 ore al giorno e 40 ore settimanali.
- Accettare che i referendum imposti con ricatto, possano annullare i diritti collettivi.

L'Unione sindacale Solidaires, CGT, FO e FSU e sindacati di studenti hanno chiamato dopo il 9 marzo a una serie di dimostrazioni e scioperi nazionali, Il 31 Marzo, Il 9 Aprile, 13 Aprile, 26 Aprile, 28 Aprile, Il Primo Maggio, Il 17 E Il 19

Maggio, Il 26 Maggio... mobilitazioni nelle quali i lavoratori difendono le proprie legittime richieste:

Riduzione dell'orario di lavoro senza perdita di retribuzione

Democrazia sindacale e diritto di veto per i rappresentanti dei lavoratori nelle contrattazioni aziendali

Una diversa divisione delle ricchezze prodotte, favorevole ai lavoratori.

Inoltre da 15 giorni hanno cominciato a svilupparsi spontaneamente scioperi continuativi in varie aziende, a livello nazionale nel settore ferroviario, nelle raffinerie di petrolio, nel trasporto cargo su strada; a livello locale nel commercio, nell'edilizia, nell'industria, nei servizi postali, nel settore culturale, sanitario, nei porti e aeroporti ecc.. Con centinaia di migliaia di persone in dimostrazione, manifestazioni notturne o azioni di blocco in molte città della Francia.

La legge 'lavoro' è inequivocabilmente respinta dalla popolazione francese.

Contrariamente a quanto dice la propaganda del governo, il movimento non si

sta indebolendo ma non è ancora abbastanza forte per vincere.

Questa è la sfida dei prossimi giorni : avere più settori in sciopero, ci saranno infatti nuovi appelli nazionali a scioperare.

I lavoratori hanno bisogno dell'unità dei sindacati francesi per costruire una risposta adeguata alla legge 'lavoro'.

Per finire, l'*union syndicale Solidaires* denuncia lo Stato francese violento e che reprime i lavoratori.

Contro il movimento di scioperi e manifestazioni, il governo usa le forze dell'ordine: polizia come gendarmeria; la polizia va davanti ai manifestanti e usa quasi continuamente contro i manifestanti e i giornalisti gas lacrimogeni, flashball e granate con elementi in plastica duro.

Ci sono stati compagni arrestati al momento degli azioni di blocco o durante le dimostrazioni; alcuni sono ancora in detenzione senza processo legale (un compagno de la CGT a Lille -Nord), altri sono

stati denunciati e liberati in attesa di processo.

L'*Union syndicale Solidaires* denuncia la violenza della polizia e la repressione (arresti e custodia) contro i manifestanti ma anche le perquisizione della polizia contro i locali dei sindacati (devastazione della sede CNT a Lille e la settimana scorsa della sede di Solidaires di Rennes).

Le prossime settimane saranno fondamentali per vincere contro il governo e la sua legge 'lavoro'; Solidaires con CGT, FO e FSU, hanno già chiamato a una nuova grande manifestazione nazionale a Parigi il 14 giugno 2016, la mobilitazione va avanti.

EMMANUELLE BIGOT , RAPPRESENTANTE SUD RAIL- UNIONE SINDACALE SOLIDAIRES



Il coraggio di Tess

La 42enne disoccupata afro - svedese Tess Asplund, militante di *Afrophobia Focus*, affronta a pugno chiuso la testa del corteo di 300 neonazisti del *Nordiska motståndsrörelsen* a Borlänge, nel cuore della Svezia, il 1° maggio.

PARLA JOHN



John Paul Wright è un macchinista statunitense. Nato nel 1970, sposato con un figlio, è attivista dell'organizzazione RWU, in prima linea per la difesa delle condizioni di lavoro dei ferrovieri nordamericani. È musicista, autore di molte ballate e straordinario interprete delle canzoni di lotta dei wobblies. In questa esclusiva intervista ci parla della sua vita, del suo lavoro, della sua musica, della sua militanza, delle sue speranze.

I nostri lettori hanno così la possibilità esclusiva di conoscere da vicino un mondo, quello dei ferrovieri statunitensi, solo apparentemente lontano, ma che in realtà ha in comune col nostro molte battaglie, a cominciare da quelle per la sicurezza.

Da quanto lavori come macchinista? Quando hai iniziato? Su quali linee lavori?

Lavoro come macchinista dal 2005, ho iniziato come conduttore di trasporto merci su ferrovia nel 2001. Lavoro da Louisville, nel Kentucky, a Nashville, Tennessee.

Quanto è lungo un treno merci? Quanti vagoni può avere? Quanto pesa?

Mediamente i treni merci che guido sono lunghi circa 7000 piedi (2133,6 metri), pesano 6000 tonnellate.

Qualche volta hanno più di 100 vagoni. Li chiamiamo "Car" carrozze.

Quanto dura un turno? Quante ore consecutive lavorate?

Abbiamo regolamenti governativi e lavoriamo 12 ore. Molti turni sono di 12 ore. Un viaggio merci per Nashville può durare 6 ore, ma facciamo sempre più lavori che prima venivano svolti dal personale dei depositi. Nella mia esperienza ho visto le società ferroviarie far pressione per far sì che il personale viaggiante svolgesse sempre più questo lavoro da "deposito".

Come va la lotta contro il singolo operatore/macchinista? (Sui locomotori

è attiva l'apparecchiatura vigilante, sino a qualche anno fa col pedale dell'"uomo morto", attualmente coi pulsanti sul banco di guida. Su molti convogli si è passati da due macchinisti ad un macchinista e un "brakeman" conduttore/frenatore).

Stiamo aspettando il prossimo contratto dai sindacati delle ferrovie. Girano voci che il governo voglia emanare delle leggi contro questa possibilità, ma temo davvero che si tratti di un "cavallo di Troia". Voglio dire che questo nuovo piano del governo per regolamentare il numero del personale, fornirà all'Amministrazione Federale delle Ferrovie il modo per introdurre una norma che apra la strada a

treni con un equipaggio costituito da una sola persona. Ci sono correnti sindacali che vogliono fare un accordo con le ferrovie.

Quando venni assunto, si discuteva sulle Operazioni a controllo remoto del deposito. Si trattava in sostanza della stessa lotta. Le stesse correnti che volevano giungere ad un accordo allora, vogliono fare ora la stessa cosa sulle mansioni del personale viaggiante. Ci aspettiamo un altro accordo di quel tipo.

Queste lotte contro l'automazione sono molto complesse e, dato lo stretto legame dei sindacati con il capitale e la tattica del bastone e della carota di quest'ultimo, ciò fa sì che sia molto difficile costringere i sindacati ad opporsi al suo potere. I sindacati di mestiere delle ferrovie sono molto deboli nella loro base, per la [scarsa] determinazione da parte degli iscritti di opporsi in maniera organizzata contro l'inveterata avidità delle società ferroviarie, i loro media e gli eserciti dei loro investitori.

RWU è un vero e proprio sindacato o una rete che raccoglie lavoratori di diversi sindacati? È radicato in un mestiere specifico o organizza tutte le varie figure professionali dall'impiegato all'operaio?

RWU, Railroads Workers United (Lavoratori delle Ferrovie Uniti) è una rete che raccoglie gli iscritti di tutti i sindacati delle Ferrovie, dove ci sono più di

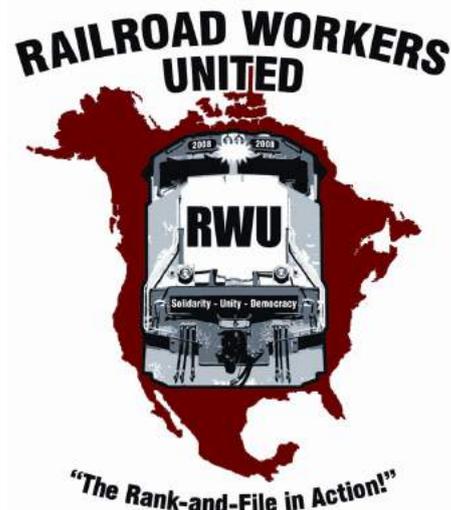
13 sindacati che rappresentano i lavoratori delle ferrovie.

RWU raccoglie qualsiasi lavoratore delle ferrovie. Accettiamo anche l'adesione per solidarietà da parte di organizzazioni di attivisti sociali/della comunità e di altri membri di altri sindacati che sono in collegamento con noi, come gli scaricatori di porto (ILWU). Questi membri sono i benvenuti, ma non hanno diritto di voto per modificare lo statuto dell'organizzazione. Siamo membri del Réseau Rail Sans Frontière (Ferrovie Senza Frontiere, cui aderiamo anche noi, n.d.t) ed abbiamo adesioni di solidarietà dal sindacato giapponese Doro Chiba e dal sindacato ferroviario coreano KRWU.

La legge statale chiamata Railway Labor Act è stata varata per tenere divisi i sindacati delle ferrovie. Così, RWU sfida questa legge, in modo legale, consentendo ai salariati delle ferrovie di "sedersi allo stesso tavolo".

I maggiori sindacati sono collusi con le aziende alle quali consentono così di peggiorare le condizioni dei lavoratori, come accade qui in Italia?

Per dirla in breve, sì. Ma, i sindacati negli Usa hanno sempre dovuto affrontare questo problema, che è storico. Il sindacalismo di mestiere insieme ad altri fattori scombina le carte per i lavoratori e la loro capacità di opporsi al potere del capitale. Abbiamo un detto nella nostra lingua: "troppi capi e nessun indiano".



Basti ricordare un periodo storico specifico e i problemi di allora, Eugene V. Debs contro la American Federation of Labor. Nei primi anni de secolo scorso, soprattutto nel periodo della Grande Guerra e della Seconda Guerra Mondiale, i sindacati erano collusi con il governo per ottenere il sostegno alla guerra da parte dei lavoratori. Furono varate molte leggi per mantenere la "pace del lavoro" nell'industria durante il tempo di guerra che non sono state revocate, come le leggi contro lo sciopero. Si tratta sostanzialmente del problema della contiguità dei sindacati al capitale.

Ora che le forze armate degli Stati Uniti sono state subappaltate e "industrializzate", si prevede che la nostra nazione rimanga indietro nella guerra dell'industria dei combustibili fossili.

La chiamano "guerra al carbone" da dove io provengo, il Kentucky, dimenticandosi che il carbone, per il quale vorrebbero combattere come persone, è la stessa cosa del petrolio che c'è nel Golfo, in Africa e in altre regioni.

Quando un gruppo cinese compera petrolio da noi, o lo compera l'India, devo fare questo ragionamento. I posti di lavoro che ne traiamo non sono realmente per "noi" in quanto nazione o stato. Noi non traiamo certamente profitto dalla sua vendita nel mercato globale.

La perdita di posti di lavoro viene considerata danno collaterale quando c'è competizione e un dato settore economico perde la guerra. Le nostre comunità divengono vittime di guerra quando un altro settore trova il favore politico o industrializzato riesce ad avere ragione/averla vinta in un altro mercato (comunità o nazione).

La perdita di posti di lavoro, di identità culturale e storica e il collasso delle infra-



strutture è una cosa che la gente è costretta a imparare ad affrontare. C'è un concetto propagandato da sindacati e ambientalisti per risolvere la questione della instabilità di mercati con cicli di "espansione o contrazione" chiamata "giusta transizione".

I lavoratori in generale fanno fatica ad assimilare questo concetto, secondo me, perché molti di essi sono veterani di guerre passate e pensano che questo sia per loro una specie di onore.

Rimane un grosso problema il vecchio sindacato, storicamente contrario alla lotta sindacale. Ora, visto che il senatore Bernie Sanders solleva la questione dei grandi gruppi dei media, penso che i sindacati negli Usa debbano affrontare il problema dei media.

I sindacati hanno smesso di assumere personale nel campo dei media (musicisti, cartonisti, scrittori e reporter) e hanno permesso a mezzi di comunicazione presunti di sinistra di costruire una narrazione spesso in collusione con il capitale e l'establishment politico ed accademico.

I sindacati americani dei lavoratori, in generale, sono stati colpiti dalle stesse malattie prodotte dalle strutture aziendali. Competizione, violenza, aggressione. Gli esseri umani hanno sempre avuto problemi a unirsi per trovare soluzioni a complesse questioni sociali. In questo senso i sindacati, a mio parere, sono divenuti troppo grandi per fallire. Hanno per molti versi fatto quello che il capitale fa, dimenticando la provenienza.

Quando i sindacati sono divenuti strutture molto grandi, si è persa l'attenzione alle questioni locali, alle piccole aziende, all'individuo, sotto l'influenza dell'ideologia aziendale, dei media e di tutti i tipi aziendali di esseri umani. I sindacati secondo me hanno dimenticato la parola "fratellanza".

Il capitale ci ha dichiarato guerra per i posti di lavoro, un problema grave e serio. Noi come persone dobbiamo capire chi realmente stiamo combattendo quando cominciano a volare le pietre e si alzano i pugni.

Le lobby degli appaltatori degli oleodotti guadagnano terreno a seguito degli incidenti dei treni che trasportano gas/petrolio come quello di Lac Mégantic?

Mi pare di capire che mi chiedi se i lobbisti pro - oleodotti traggano profitto quan-



do esplodono i treni che trasportano il petrolio.

Penso che la risposta debba riguardare la sicurezza e il potere politico. Penso che l'opinione pubblica si sia fatta molto consapevole che qualcosa non andava bene quando nel 2015 il petrolifero e le ferrovie facevano esplodere un treno ogni tre settimane. Lac Mégantic, Quebec, il deragliamento e l'indignazione pubblica sono divenuti un punto di riferimento temporale e geografico.

Una questione ancora più importante è quella della politica per i combustibili fossili del governo federale degli Stati Uniti. Sì, l'azienda che ha voluto costruire l'oleodotto aveva i motivi per sollevare la questione del trasporto petrolifero e della sicurezza.

Sindacati e media non prestavano attenzione agli abitanti nativi della regione e alle loro rivendicazioni riguardo ai combustibili fossili.

Il governo degli Stati Uniti ha infranto ogni accordo fatto con i nativi. Quando l'industria petrolifera saccheggiava le materie prime del Canada e della sua popolazione, il Movimento "Non più passivi" non trovava spazio sulla stampa. Furono i nativi ad organizzare le loro tribù e ad opporsi a governo e corporazioni.

Nessuno sembra ricordare che il capo dei Sioux aveva dichiarato guerra all'oleodotto "serpente nero", chiamato Keystone XL. Allo stesso modo penso che i sindacati americani dovrebbero ricordare i nativi e gli accordi/contratti che essi pensavano sarebbero stati mantenuti quando "l'oro venne trovato sulle loro montagne". Voglio dire, abbiamo una lunga serie di storie analoghe che risalgono al tempo delle Black Hills e a quello che accadde quando venne trovato l'oro nel West.

Per un americano medio il tuo lavoro sarebbe considerato un buon posto?

Johnny Cash pensava che il mio fosse un bel lavoro. Scrisse e cantò canzoni su di esso, senza contare che quasi ogni genere di musica americana ha una sua metafora sui treni. I poeti usano metafore legate ai treni. Così la maggior parte degli americani hanno quasi congenita l'idea di fondo che le ferrovie sono una buona cosa. Gli eroi popolari americani dei vecchi tempi la dicono lunga sulla società. Noi come popolo avevamo come idoli eroi provenienti dal mondo operaio. John Henry, Casey Jones e Railroad Bill, per nominarne solo alcuni. Le storie reali di questi personaggi sono la parte davvero importante.

Penso che sia molto significativo che i nostri eroi attuali siano personaggi dei

media, politici e star dello sport. Un tempo ammiravamo persone reali con storie incredibili. Penso che in genere alla gente vorrebbe pensare che ci tengono alle ferrovie, ma non hanno presente 50 anni di storia. Le società ferroviarie e gli investitori non le amano quanto la gente ama la loro cultura/ideologia, l'accesso al trasporto e l'interconnessione che le ferrovie consentono a mercati minori, alle persone e alle comunità.

Tra i macchinisti ci sono immigrati/non americani?

Non da dove provengo io. Gli afroamericani sono entrati nella forza lavoro ed hanno avuto l'opportunità di avere questi lavori ben retribuiti.

Nel West sono certo che la comunità dei *latinos* ha potuto accedere a questa mobilità di ascesa, ma storicamente questa questione e quella degli immigrati rappresentano un problema complesso per la popolazione degli Usa. Chi è davvero americano? Sono americani gli immigrati italiani di seconda generazione? La risposta sul colpo è no, ma rispondere significa ricostruire una complessa ed oscura storia operaia. Vogliamo parlare della Guerra Civile Americana? Del traffico di esseri umani? Dello schiavismo? Alce Nera era americano. Io sono un americano di origini libanesi e tedesche.

Dato /tenendo conto che il lavoro del macchinista è molto irregolare viste le conseguenze di turni non regolari (lavoro notturno, festività, lontananza dalla famiglia, orari non consoni alla famiglia) solitudine, i pasti quando e come possibile, come pure altri bisogni fisici come le pulizie personali che vengono trascurati – quali sono le principali cause di sconforto per i macchinisti americani?

Quali sono le principali cause di inabilità al lavoro o di malattia professionale? Secondo uno studio degli anni Ottanta, l'aspettativa di vita per i macchinisti italiani era di 64,5 anni. Dal 2009, quando venne introdotto il macchinista singolo, si sono registrati maggiori tassi di malattia, inabilità, e infortuni mortali e ... nella fascia di età 45-60. È un modello riscontrabile anche tra voi?

È diffusa la consapevolezza di questo (il collegamento al macchinista unico)? Per questo problema i lavoratori stanno facendo qualcosa a livello sindacale?

Il logoramento causato dal lavoro è una grossa questione e richiederebbe una discussione lunga e complessa, in particolare perché altri regolamenti federali

riguardanti il nostro orario di servizio preoccupano i ferrovieri.

Ci guadagniamo il salario lavorando a lungo. I sindacati hanno paura di parlare perché diventerebbe un problema se gli iscritti pensassero che essi, i leader dei lavoratori, vogliono "aprire quel verminaio". Voglio dire sollevare la questione. La tutela del personale non è mai stata una parte significativa di qualsiasi legislazione. È questo il vero problema.

La salute in generale, la possibilità di riposare e una buona alimentazione sono sempre state storicamente un problema per i ferrovieri.

La solitudine, sono contento che tu ne abbia parlato, è un problema.

Un ex ferroviere, che si chiama Jimmy Rodger, è stato il primo musicista country folk a divenire una star internazionale cantando le condizioni di vita da lui vissute. È considerato il progenitore della musica country americana. La sua musica e la sua raccolta "Blue Jodel" parlano tutte di solitudine.

Un altro musicista, Bill Monroe, che proviene dal mio stato, il Kentucky, emulò Jimmie Rodgers, e certamente conosceva quello di cui Jimmie cantava, perché la sua famiglia fu vittima della distruzione della piccola agricoltura a seguito



dell'industrializzazione del settore agricolo negli anni Cinquanta.

Anche la musica di Bill Monroe è considerata altrettanto alta e solitaria. La sua musica ricorre spesso alla metafora della ferrovia.

Seramente, cercare di mantenere in carreggiata una famiglia, a distanza di centinaia di miglia, mentre ci si sposta in continuazione, è una sfida che molti devono affrontare. Il capitale e le ferrovie non conoscono il levar del sole e il suo tramonto. Il logoramento causato dal lavoro è un problema storico e una cosa che personalmente mi ha causato grandi complicazioni. Se non avessi avuto una profonda consapevolezza culturale della bellezza della nostra storia, avrei forse perso da diversi anni la mia identità. Il divorzio è un problema serio per i ferrovieri. Mia moglie ha patito una incredibile solitudine e si è sobbarcata il peso di allevare una famiglia con il marito assente.

Per rispondere alla tua ultima domanda, RWU ha fatto qualcosa per il contratto BNSF¹, anche il sindacato ha fatto qualcosa, ma i membri di SMART hanno fatto qualcosa di storico. Hanno detto NO alla società ferroviaria. Personalmente penso che Golia non si sentisse tanto solido, ma solo il tempo dirà se i lavoratori sono davvero risolti man mano che la computerizzazione e la tecnologia diventa sempre più un problema a causa dei progressi tecnologici.

Da alcuni stati stanno avanzando leggi contro equipaggi di una sola persona; un grande esempio è la legge approvata in California, ma purtroppo in stati come lo Utah ci sono forti ostacoli per la sua approvazione. Lo Utah ha appena varato una legge che dice che la pornografia è un problema pubblico che necessita di una regolamentazione governativa; mi chiedo cosa ne pensino dei treni.

Quante persone sono impegnate nella preparazione di un treno e nella sua conduzione?

Come è organizzato un aiuto di emergenza ad un treno (data l'enorme lunghezza, attorno ad un miglio) o a una singola carrozza sulla linea? Toccano al macchinista i lavori di fissazione o i test (ad es. freni, estintore)?

Per anni le ferrovie hanno potuto decidere quante persone impegnare per tutto il lavoro necessario per trainare un merci. Voglio dire, ci sono molte persone che ci

lavorano. Verificatori, costruttori della locomotiva, persone che chiamano al telefono per dire di andare al lavoro, tassisti, etc, etc. Per decenni i sindacati hanno cercato di avere un posto a questo tavolo, cioè avere voce in capitolo per dire quante persone occorrono per muovere un merci, ma purtroppo per i lavoratori e per il pubblico, l'organismo di regolamentazione governativo che potrebbe dire la sua è attaccato dall'industria. Il FRA² non è stato storicamente amico dai ferrovieri. Amico delle ferrovie e del capitale però sì. Ma è una questione che stiamo affrontando con tutto il nostro governo.

Anche coloro che vengono considerati i secondi risponditori stanno affrontando la questione. I Vigili del Fuoco e la Polizia hanno avuto drastici tagli di personale. E noi lavoratori, i primi veri risponditori, siamo stati ridotti alle minime dimensioni storiche. Le ferrovie usano la tecnologia, la sicurezza interna e l'efficienza per sostenere la loro posizione, mentre le comunità sono lasciate al buio e vengono controllate e manipolate da slogan e dai tentativi dei grandi media di presentare il settore come amico. Il settore carbonifero della mia regione ha una parola d'ordine che la gente ha messo sulle proprie auto: "Amico del carbone". La trovo una mossa subdola. Non penso che si possa dire si può essere amici di qualsiasi cosa se la parola "amico" significa relazioni umane, come il prendersi cura di qualcuno. Di recente la mia ferrovia CSX e il minerario anno disinvestito nelle infrastrutture del mio stato. Mi chiedo, dato che la comunità è stata informata solo all'ultimo momento di questo abbandono, chi sia l'amico e chi ne ha tratto vantaggio?

Per rispondere meglio alla tua domanda, dico che l'industria cerca storicamente di occupare meno lavoratori per fare più lavoro. Non fanno eccezione i lavoratori delle ferrovie. Io, in 14 anni di carriera ho assistito a drastiche riduzioni di personale che hanno causato gravi inefficienze logistiche e, ancora più importante, a gravi condizioni di stress umano.

Il tema della qualità della vita, che come sindacalisti avevamo una volta nei nostri contratti, è ormai sparito. Ci si aspetta che un lavoratore svolga a volte il lavoro di tre o più persone. Si tratta di un servizio, dato che le ferrovie non producono una merce materiale. È un settore di servizi. L'accesso del pubblico alle ferrovie è quasi nullo nel settore merci. Il trasporto merci serve i grandi partner industriali della ferrovia. L'industria dell'auto, l'agricoltura industriale e i combustibili fossili usano il treno, mentre i passeggeri e le piccole comunità hanno perso il servizio.

Si dice che le ferrovie servono all'economia, o in qualche modo agli Stati Uniti. Vero. Viene servita la "agenda economica" preferita. L'accesso ai mercati delle piccole comunità e il servizio passeggeri sono ormai scomparsi, come pure le città e le comunità che un tempo vivevano lungo le ferrovie.

Musica: è ancora conosciuta/popolare la tradizione wobbly degli IWW (tra i ferrovieri e altri) che trasmettete attraverso le vostre canzoni?

Per finire, la parte che preferisco di questa storia. Gli IWW e la storia di Eugene V. Debs sono stati di fatto cancellati dai libri di storia, o come direbbe George Orwell, finiti nel dimenticatoio.

Gli IWW esistono ancora, e io ne faccio parte, ma gli IWW erano e ancora sono



uno dei sindacati più perseguitati nella storia degli USA. La nostra struttura cooperativa, democratica e di proprietà popolare è davvero una minaccia per l'industria e la condizione dell'associazione del grande capitale.

La Musica della Ferrovia è qualcosa che riesce ancora a farsi strada nel mito metaforico collettivo della cultura americana, ma come ho ricordato nell'intervista, la gente dimentica 50 anni di storia.

Ti senti un po' come Joe Hill?

Compagno, a volte mi sento molto come Joe Hill. Succede con le sue canzoni. Joe era un organizzatore e non è mai riuscito a vedere finito il suo lavoro. Io sono stato il primo a fare il tour di 100 spettacoli di strada, che io e diversi altri abbiamo organizzato per ricordare il suo assassinio 100 anni fa'. Una delle organizzatrici del tour, Alexis Buss, fu colei che portò le ceneri di Joe Hill nel vaso cinerario che oggi si trova nell'ufficio di Chicago. Lo ha fatto dopo che gli Archivi nazionali di Washington D.C. le ha restituite agli IWW tramite Utah Phillips³ e Fred Lee,⁴ presidente generale dell'esecutivo.

Durante il tour per Joe Hill, io ho cantato in un memoriale per la persona che aveva scritto le lettere per riavere le ceneri di Joe. Un piccolo gruppo di persone hanno sparso le ceneri di Fred Lee sulla tomba dei Martiri di Haymarket a Chicago.

Sembrerò romantico se dico che ho sentito la voce di Joe. Diceva: non piangete. ORGANIZZATEVI.

Chi sono i tuoi cantanti o gruppi preferiti?

Penso che il mio gruppo preferito siano i Grateful Dead.

Mi piace anche Fela Kuti della Nigeria.

Uno dei gruppi che mi piacciono sempre è il Sun Ra Arkestra. Sono un fan di Utah Phillips, certamente la sua saggezza antica è qualcosa che ho studiato seriamente (ho della terra della tomba di Utah nella mia chitarra, suo figlio Duncan ce l'ha messa).

Mi piace la musica Bluegrass del Kentucky e Ralph Stanley e sua fratello Carter Stanely, mi piace Bill Monroe.

Mi piace la gente dei miei posti.

Ho seguito Bonnie Prince Billy (Will Oldham). Sta facendo un lavoro incredibile con due altri che si chiamano Nathan Salsburg e Joan Shelley.

La sua ascesa sul palcoscenico internazionale è una storia affascinante. Viene dalla mia stessa città, abbiamo frequentato le stesse scuole superiori, ed è venuto fuori da circoli musicali con cui sono cresciuto anch'io. Recitava il "Preacher Boy" in circoli molto noti, in un film titolato *Matewan*. Il film era sulle lotte dei lavoratori del carbone della vecchia CIO e le campagne di organizzazione del Sindacato Nazionale dei Minatori che si ebbero nel Kentucky orientale e nella regione degli Appalachi negli Stati Uniti nei primi anni del 1900.

Vengo da una grande famiglia di cantanti. Una delle voci che mi mancano molto è quella di mia nonna. Era un diavolo di donna. Mi manca lei e la sua voce. Ho un amico stretto di famiglia che si chiama John Gage, la sua voce mi emoziona fortemente.

Se ci penso seriamente il mio gruppo preferito era la tradizione della mia famiglia, mio padre e i suoi due fratelli, e tutta la parentela Wright che cantavano assieme nel seminterrato di mia nonna. Mi mancano.

20.04.2016

John Paul Wright

Louisville, Kentucky, USA

Organizzatore nazionale del sindacato

Railroad Workers

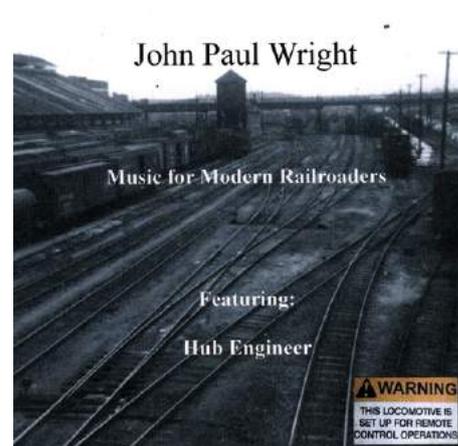
www.railroadmusic.org

www.railroadworkersunited.org

Traduzione a cura di Giulia Luzzi

NOTE

1. La Burlington Northern and Santa Fe Railway, abbreviata in BNSF Railway, è una compagnia ferroviaria statunitense operante nella zona occidentale (il West), diretta rivale della Union Pacific Railroad. Ha sede a Fort Worth, in Texas.
2. Federal Railroad Administration, agenzia governativa creata al fine di far rispettare le normative di sicurezza nelle Ferrovie.
3. Bruce Duncan "Utah" Phillips (1935 - 2008), cantautore wobbly "anarchico-cristiano-pacifista", membro degli IWW.
4. Frederic S. Lee (1949-2014), ex segretario generale, tesoriere e presidente del Comitato Esecutivo degli IWW.





Dagli impianti

Novara

Questa è una lettera che ho scritto ed inviato a politici e giornalisti ben 4 anni fa, in risposta ad un articolo della giornalista Mastropasqua del Tempo; la situazione in questi 4 anni e' peggiorata in quanto il problema pensioni (l'errore commesso in fase di stesura della legge Fornero nei confronti del personale mobile di F.S. non è stato ancora risolto) è ancora in alto mare. Inoltre la proposta contrattuale di F.S. sull'orario di lavoro prevede ulteriori peggioramenti: 6 ore di guida continuativa senza un minuto di sosta (per intenderci da Milano a Salerno il macchinista non si può permettere di fare la pipì) inserite in 10 ore di lavoro, la giornata lavorativa da 24 ore viene allungata a 30 ore con appena 11 ore di riposo. etc. etc.

Allora mi chiedo, e la domanda è rivolta all'A.D. di Ferrovie Mazzoncini, se come affermato all'audizione alla Camera i Macchinisti e Capitreño sono degli "Inutili suppellettili" visto che i treni sono telecomandati (sigh) Perché questo personale non è avviato alla quiescenza?

Perché la proposta aziendale contiene questi peggioramenti così pesanti? Forse perché i treni Signor Mazzoncini Non Sono Telecomandati! Invito i Politici, giornalisti e dirigenti Fs a leggere questa lette-

ra di 4 anni fa e questo commento che allego. Buon Primo Maggio!!!

Articolo del Tempo su "costo dei Ferrovieri"

Cara e gentilissima giornalista, Lei ha scritto un articolo su il Tempo in cui stigmatizza il costo esorbitante dei lavoratori delle Ferrovie, in particolare Macchinisti e Capitreño, rispetto a Ntv e rispetto ad una pletera di categorie ed impieghi vari. Noto con dispiacere la Sua assoluta parzialità nel non menzionare gli "aiuti pubblici e tanti" al Signor Montezemolo, all'affitto Ridicolo che gli è stato concesso della Rete (grazie ai nostri cari politici ed amministratori pubblici); Lei signora giornalista non menziona il fatto che i lavoratori di Ntv sono stati assunti in un periodo di grande crisi del lavoro, ergo, qualunque contratto anche a perdere può andare bene purché si lavori, ne ripareremo tra qualche anno quando i macchinisti e capitreño Ntv saranno così "spremuti" da dover essere rottamati, oppure e non voglio essere una Cassandra, quando capiteranno degli incidenti lungo le strade ferrate, a causa della stanchezza e dello stress, si lo immagino già. Lei da brava cronista scriverà insieme ai suoi colleghi, che è stato "un errore umano" e brava la nostra giornalista un applauso alla sua coerenza e alla sua pochezza di argomenti.

Inoltre nella sua disamina non fa alcuna differenza tra tipologie di lavori, tra disagi, privazioni, notti, mattinate, turni disarticolati, festività non usufruite, lavoro domenicale, salto di pasti o refezioni nelle ore più assurde, continuo studio e aggiornamenti su regolamenti e tecnologie, esami e test su regolamenti e condotta, perfetta idoneità psicofisica, test su alcolemia e sostanze piscotropiche, privazione per ore ed ore di guida continuata delle più elementari funzioni fisiologiche (cacca e pipì per intenderci) con gravi conseguenze alla vescica alle

reni e all'apparato intestinale; vorremmo mica fermare il treno per una semplice deiezione!?

Ma forse è probabile che Lei nella sua inchiesta così approfondita e certosina, ha dimenticato di chiedersi se sulle locomotive ci sono i servizi igienici? Le rispondo io, non ci sono, e visto che il macchinista ormai guida da Solo da qualche anno e da qualche anno l'orario di lavoro è compreso all'inverosimile, non ha possibilità in 4 o 5 ore di guida continuata di potere espletare i suoi bisogni.

La invito formalmente a "convivere" un mese, dico solo un mese e non 40 anni e più, con la mia turnazione di lavoro che lavoro al servizio regionale, o meglio se Le risulta più comodo con un mio collega dei freccia rossa, ed allora dopo e solo dopo sarà in grado di scrivere un articolo da giornale e non un articolo da "corriere dei piccoli" come quello da Lei già pubblicato.

Saluti da un macchinista che il suo stipendio se lo guadagna fino all'ultimo centesimo, un consiglio: rivolga le sue attenzioni da giornalista a tutte quelle categorie (forse compresa la sua) che spesso non sanno

c o s a è i l L A V O R O .

Francesco Reale

Brescia

INVERARDI IN PENSIONE

Dopo 36 anni di onorato e servizio, **Roberto Inverardi**, macchinista di Brescia, nel mese di maggio ha concluso l'ultima corsa da Maestro.

Niente paura, lo stress da fine servizio sicuramente non lo colpirà: nuovi e più gratificanti impegni attendono Roberto, non per ultimo il grazioso nipotino. Auguri e buona nuova vita da parte dei colleghi e della redazione.

UN EPISODIO TERRIBILE

Cagliari

A San Gavino Monreale, in Sardegna, è stato trovato morto nella sua abitazione Marcello Putzu, classe 1959. Il corpo, ormai ridotto ad uno scheletro, è stato scoperto nel suo appartamento al secondo piano di un palazzo. In base a quanto ritrovato nel frigo e agli scontrini si è potuti risalire alla morte, avvenuta nel 2011. CINQUE ANNI, senza che nessuno lo cercasse, né si chiedesse che fine avesse fatto. Ma com'è possibile? E chi era, Marcello? Marcello Putzu circa trent'anni fa venne assunto a Sassari come macchinista. Ci dice un nostro compagno da Sassari: "lo ricordo come una persona tranquilla con moglie e figli. Dopo due anni di permanenza a Sassari chiese il trasferimento a Cagliari e l'ottenne. Dopo di che non ci siamo più rivisti. Però so per certo che per lui iniziò il calvario perché per motivi personali legati alla situazione familiare si prese un esaurimento e cadde in depressione. Non so personalmente il come e il perché. Ricordo che (stiamo parlando ormai di una ventina di anni) a Cagliari si cercò di aiutarlo ma per mille motivi non si riuscì a convincerlo a curarsi e a non licenziarsi. Le sue condizioni mentali erano complicate e necessitavano di interventi mirati da strutture specializzate, non erano sufficienti le iniziative dei colleghi e tanto meno quelle aziendali. Come sia uscito dalle ferrovie non so, di certo le sue condizioni erano complicate". Secondo quanto riportato dalla stampa, nel 2007 gli erano stati tolti i due figli, finiti con la moglie in una comunità protetta. Che abbia scelto di rompere ogni contatto col mondo circostante in una sorta di disperata autodifesa, o che sia stato emarginato, rimane il fatto che Marcello è morto solo e dimenticato. Questo il triste epilogo di una storia terribile.

Non si può non pensare ad una storia simile, che proprio nel 2011 (ottobre) vide coinvolto un ferroviere senza fissa dimora, trovato morto a Bologna. E come non riportare la memoria al famoso caso del macchinista Ezio Lodi, anch'esso raccontato in queste pagine.

Casi tutt'altro che isolati, di fronte ai quali si rimane sconcertati e senza parole.

Reggio Calabria

DUNQUE

Una necessaria premessa.

In tutto il territorio nazionale, a qualsiasi latitudine e longitudine di questo ormai strano paese delle meraviglie (*Crozza docet*), chi non ha mai sentito dire un collega sia per sua ammissione, sia perché scoperto “con le mani nella marmellata”, (*leggasi dedito a doppiare e triplicare à gogo*) che non abbia giustificato il suo operato con la famosa frase: **“Lo faccio perché ho bisogno!”** Ecco! I versi che seguono, suffragati da indispensabile traduzione e da qualche precisazione, descrivono il comportamento che, per dare l’idea ben precisa, non riuscirei a definire in nessun altro modo se non da “paraculi” di molti, moltissimi colleghi che trovano ogni tipo di scusa semplicemente “fare soldi”.

Il testo è del collega **Salvatore Colosi**, Macchinista in quel di Reggio Calabria, che con questo scritto ha colto la reale natura e l’essenza di molti colleghi che, oltre a non aver coraggio a dire la verità pura e dura, e per questo probabilmente scomoda, ipocritamente danno giustificazioni alle quali non crede ormai più nemmeno un ragazzino dell’asilo.

Nel testo si menzionano il treno 795 e il servizio su Taranto.

Con il treno 795 si inizia a Salerno alle 01.56 si parte alle 2.21 e si arriva a Reggio Calabria alle 8.05 con cv 8.15 per terminare alle 8.30 con pausa retribuita inserita alla fine. Striscia ovviamente pesantissima, fuori normativa perché priva della sosta prevista dal CCNL e giustamente collocata, e con eccesso di condotta continuativa, pare, in fase di ricollocazione nell’alveo della regolarità...pare.

Per il servizio su Taranto, va detto che normativamente è graficato a norma, in tre tracce quindi, con tre coppie di PDC e 3 Capitreno. Ma in GESTIONE, in casi di difficoltà si utilizzano due coppie di PDC e/o due Capitreno e, sempre in GESTIONE, in casi eccezionali una sola coppia di PDC e un solo Capotreno da Reggio Calabria a Taranto con RFR e relativo ritorno. E’ utile evidenziare che le “difficoltà e i casi eccezionali” sono ovviamente, “purtroppo” molto frequenti nel mese, tanto da predisporre una lista di “volontari” che a turno si “sacrificano per il bene comune”.

Buona lettura.

G.A. Chillè

Malidittu u bisognu

*Chista è troppu longa...
Chista mi mpegna tuttu u jornu...
Ma ccà non si guadagna nenti...
E sempri in notti lavuru?!
Ndi vonnu morti!
Ma quandu iamu in pinsioni?
Ci curpa a Forneru , ndi lungau u lavuru i
nov’anni.
A chi st’ura mi ndera iutu.
Divintau troppu pisanti stu lavuru.
Ndi stannu spruppandu finu all’ossu.
E pi non cuntari i rimproviri ru Tutor.
Mha! Malididittu u bisognu!
Aimu a lavurari.
I figghioli picculi.
Chiddi all’università.
«Pozzu lavurari cu l’intervallu?»
«Si hai bisognu sugnu a disposizioni !»
«Hai na doppia jurnata?»
«C’è u 795? Va boh mu fazzu cusì varagnu nu
pocu!»
«Pozzu iri a Tarantu?»
«Haiu accattari i cozza».
«Va boh! Virimu si mi pozzu prenotari pa prossi-
ma settimana».
Ndi ficimu vecchi e non virimu cchìu luci!
Cu sapi si trasimu nto Fondu?
Ma no è megghiu mi lavuramu!
Sinnò chi ci ricimu e mughieri si mancunu
1000 euru?
Non si poti campari!*

Maledetto il bisogno

*Questa è troppo lunga...
Questa mi impegna tutto il giorno...
Ma qui non si guadagna niente...
E sempre di notte lavoro?!
Ci vogliono morti!
Ma quando andiamo in pensione?
Ci colpa la Fornero, ci ha allungato il lavoro di
nove anni.
A quest’ora me ne ero andato.
E’ diventato troppo pesante questo lavoro.
Ci stanno spolpando fino all’osso.
Per non parlare dei rimproveri del Tutor.
Mah! Maledetto il bisogno!
Dobbiamo lavorare.
I bambini piccoli.
Gli altri all’università.
«Posso lavorare in intervallo?»
«Se hai bisogno sono a disposizione».
«Hai una giornata doppia?»
«C’è il 795? Va boh, me lo faccio lo stesso così
guadagno qualcosa».
«Posso andare a Taranto?»
«Devo comprare le cozze».
«Va boh! Vediamo se mi posso prenotare per la
prossima settimana».
Ci siamo fatti vecchi e non vediamo più futuro.
Chissà se entriamo nel Fondo?
Ma no è meglio che lavoriamo!
Sennò cosa diciamo alle nostre mogli se (a fine
mese) mancano 1000 euro?
Non si può vivere!*

Salvatore Colosi

Lutti nostri**LUIGI MARA**

Luigi Mara è mancato improvvisamente per un'emorragia cerebrale il 12 maggio. Aveva 75 anni.

Chimico della Montedison di Castellanza, ha speso una vita in prima fila nella lotta alla nocività nei luoghi di lavoro. Nel 1967 perse le mani in un incidente di laboratorio. Nel 1976 fondò Medicina Democratica con Giulio A. Maccacaro

Dal comunicato di MD: *"Un oramai raro esempio di intellettuale in cui il rigore scientifico e la chiarezza di intenti si univano a una integra (e integrale) scelta di classe.*

Esigente in primo luogo con sé stesso, instancabile e incredibilmente capace di lavorare contemporaneamente su molteplici argomenti ed iniziative, ha caratterizzato la storia quarantennale di Medicina Democratica con un autentico umanesimo: a favore dei più deboli affinché si risvegliasse la coscienza e l'autorganizzazione dal basso (la non delega). Ha inoltre portato nelle aule dei Tribunali la richiesta di giustizia e di riconoscimento della dignità per le vittime dell'organizzazione capitalista dei luoghi di lavoro svelando la scienza (e gli scienziati) al servizio del profitto, Si è battuto per una giusta condanna dei responsabili dei tanti ecocidi sparsi per l'Italia e non solo (da Porto Marghera all'Eternit)".

Vogliamo ricordarlo riportando uno dei suoi interventi scritti per noi, una limpida analisi della gestione FS, dello stretto legame con la Chimica di Stato, caratterizzato dai passaggi di manager e sindacalisti concertativi, pubblicato nel novembre 1996 su quello che in passato era il nostro giornale («Ancora In Marcia!»).

*Che la terra ti sia lieve***FERROCHIMICA DI STATO**

Dalla fine degli anni '80 le Ferrovie dello Stato si sono trasformate in un ambito feudo della chimica italiana. Perché? [...]

Non è compito di queste note affrontare i problemi di legalità o meglio di illegalità che hanno caratterizzato vistosamente e gravemente le gestioni, oggi, delle Ferrovie dello Stato; ieri, della Montedison e dell'Eni/Enimont. Senza alcuna sovrapposizione delle singole storie personali (e delle personalità), come tacere il fatto, drammatico ed emblematico, che tre ex presidenti di queste società non sono deceduti per cause naturali?

Sicuramente una concomitanza casuale e drammatica, segnata però da gestioni aziendali finite nei gorghi di Tangentopoli. È su quest'ultimo aspetto che si vuole attirare l'attenzione e arricchire di quesiti l'iniziale domanda.

1. Quali furono le ragioni che indussero il Governo dell'epoca a nominare Mario Schimberni Commissario delle FS? E quelle che indussero altri esponenti del vertice Montedison (es. Cesare Vaciago e Nicola Cariello) a passare alle FS?

2. Domande analoghe valgono per il passaggio di Necci dall'Enimont/Enichem alle FS.

In altre parole, qui s'intende sollevare un problema grande come una montagna, perché delle persone coinvolte ai massimi livelli in gestioni aziendali non limpide, per usare un eufemismo, vengono poi designate alla guida di un ente con all'ordine del giorno programmi di nuovi

investimenti per decine e decine di migliaia di miliardi (leggi linee ferroviarie per l'AV)?

3. Qualche curiosità sul versante sindacale, beninteso nulla d'illegale. Due domande per tutte.

Quali furono le ragioni che indussero l'ex segretario lombardo dei chimici Paolo Lucchesi (ora presidente del CE di controllo dell'Inps) a interessarsi di trasporti sotto la gestione Schimberni delle FS, una volta che egli approdò alla segreteria confederale della CGIL?

E quelle che hanno portato l'attuale segretario dei trasporti della UIL, Sandro Degni, dalla segreteria dei chimici a quest'ultima?

Sicuramente coincidenze e normali avvicendamenti negli incarichi sindacali che, qui, si son voluti ricordare.

4. Dopo la bufera giudiziaria che ha investito la gestione FS, che ha portato alle dimissioni di Necci e che rischia di far impallidire lo scandalo Enimont, ritorna con prepotenza l'iniziale domanda: quali sono le ragioni che hanno indotto il Governo a nominare AD FS Giancarlo Cimoli, un altro uomo del vertice Montedison?

Di più, un ex del vertice Enimont, Cimoli, per parte sua, si è subito preoccupato di rafforzare il nuovo vertice aziendale con uomini Montedison, confermando Cesare Vaciago e nominando suo vice Fulvio Conti. Inoltre, se non si tratta di omonimi-

a, confermando anche Giovanni Parillo di provenienza Enichem/(ACNA).

Nel nome della trasparenza della quale le forze di Governo e di opposizione si riempiono quotidianamente la bocca, sarebbe di estremo interesse conoscere la rosa dei nomi di partenza degli aspiranti alla carica che fu dell'avvocato Necci e i criteri adottati dal Governo per tale scelta.

Sebbene i giochi in gran parte siano fatti, non sarebbe sterile aprire un dibattito su questa problematica.

Luigi Mara**Lutti nostri****LUCA BIGIARETTI**

Per un male che non perdona è mancato a 33 anni Luca Bigiaretti, capotreno dal 2006, prima a Trenord e successivamente a FR Milano.

In molti abbiamo avuto la fortuna di conoscerlo con la sua correttezza esemplare, non solo sul lavoro ma anche sui campi di calcio.

Che la terra ti sia lieve

CUB

Rail

ARCHIVIO STORICO

1919

L'ANIMO SFARZOSO DEI CAPI DI BRESCIA

È dovere per la gravità del momento, riferire e spronare per provvedere alle anormalità gravi che qui si verificano, se non si vuole arrivare allo sfacelo di questo Deposito.

Le locomotive sono tanto in disordine da impressionare il più provetto e temerario macchinista: sfornite di attrezzi; accessori per l'illuminazione mancanti; le riparazioni non vengono eseguite se non a qualche locomotiva, per il fatto che appena arrivano tornano subito a ripartire; e poi per trascuratezza dei dirigenti.

Il signor Capo Deposito Titolare Cavalier D'Alessandro, fa partire le loc senza accertarsi se le riparazioni furono eseguite, in modo che diverse sono state sostituite appena iniziata la corsa, altre sono in condizioni di non terminarla. Si osservi uno fra i tanti esempi, le riserve chieste dalla loc 8596, dopo diverse volte riparata, si osservi pure la sostituzione durante il turno della medesima nel mese di gennaio senza citare moltissimi altri casi.

Questi signori dirigenti più volte esposero che la causa delle non eseguite riparazioni fu dovuta alla mancanza del materiale, ma a noi consta che per addobbare la stanza di ricevimento a Brescia del signor Capo Divisione Rocca Rey venne consumato un blocco di bronzo di 35 kg per l'attaccapanni; e altri 15 kg circa di ottone e rame per combinare la guarnitura del fusto del medesimo; si rifiutò pure di fare i palchetti in piattaforma delle loc ove tra le 20 e le 30 ore prestava servizio il personale, per consumare molti quintali di legname per i mobili di questa stanza, e per le diverse casse per imballare la biancheria del signor Ingegnere Cavalier Guar-

di, traslocato a Bolzano, cosicché l'unico falegname per circa 6 mesi fu impegnato per i lavori di ... capriccio di questi signori, i quali poi accusavano che il falegname non vi era più, onde non eseguire i più necessari lavori.

Saprà poi l'egregio signor Cavalier Rocca Rey che nello scorso anno, nel momento più critico del servizio, qui vi erano molti macchinisti e fuochisti in sussidio da altri Depositi, si rifiutò pure per un lungo periodo riposi e permessi concessi dal proprio regolamento; mentre l'orsignori tenevano imboscato per circa cinque mesi il Macchinista FFCD *De Petris Giuseppe* onde dipingere nel soffitto di detta stanza, le forme plastiche, suggestive di una nuda silfide ...

Forse è per questo che i due competenti Ingegnere Cavalier Guardi e Capo Deposito Negri si guadagnarono il primo la croce, ed il secondo il bordo? Nel suo trasloco a Bolzano l'Ingegnere Guardi lasciò per memoria la «croce» nella porta del Deposito avendolo ridotto ad un vero «Cimitero». Perciò, questo personale invoca, reclama provvedimenti urgenti; sperando pure che l'Incaricati dell'Ufficio Centrale vorranno chiarire i fatti su esposti.

Lo faranno? Mah!

LA GIUSTIZIA

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
- CR31 Il FFF di Voghera
- CR32 Il guagliocciello di Torino
- CR33 Lo spingitore artritico di Firenze
- CR34 I sabotatori di Porretta
- CR35 Il gesuita di Pinerolo

L'incursione di CubRail nelle vostre case alla conquista di cappe, frigoriferi, lavagnette, manubri - 3



ANTONELLA - Dalla Selva dell'Appennino Ligure



ANTONIO T.
Torre Annunziata Power



PATRIZIA
CubRail Intifada



ANDREA
Volante Chivasso



SIMONE P.
Sulla cappa, vicino a Carlo Giuliani CARLO VIVE!



Invito alla lettura

INTERVISTA A ROBERTO TABACCHI, "UN CADORINO INNAMORATO DELLA PRO- PRIA TERRA", AUTORE DEL LIBRO:

1914-2014

Belluno - Calalzo

Una ferrovia tra le Dolomiti del Cadore



Il collega Roberto Tabacchi opera come macchinista da oltre trenta anni al Presidio Trazione di Belluno. Ha dato recentemente alla stampa un corposo volume dedicato alla ferrovia Belluno-Calalzo in occasione del suo centenario. Un lavoro meticoloso e riccamente illustrato che racconta un secolo di storia, non solo ferroviaria, cui fanno da

spettacolare cornice le famose Dolomiti che circondano Cortina.

L'opera di oltre trecento pagine si compone di sette capitoli, è corredata da immagini a colori ed in bianco e nero (per buona parte inedite).

E' posta in vendita al costo di 35 euro + spese di spedizione. Eventuali richieste vanno inoltrate alla Duegi di Albignasego (Pd) all'indirizzo mail: duegi@duegieditrice.it.

E' una linea ferroviaria lungo un canyon. Se la chiami valle, potresti pensare a colline dolci. Questo paesaggio è molto più aspro nei profili. Quale pazzo ha ardito l'idea di un binario aggrappato a queste rocce?

La pazzia si chiama interessi militari. Il giovane Regno d'Italia, dopo pochi decenni dalla nascita, si era reso conto che le frontiere nord orientali del paese erano deboli perchè non presenziate militarmente. Si pianificò il proseguimento della linea esistente per farla entrare nell'alta valle del Piave. Di là c'è la Baviera. La Belluno-Calalzo venne inaugurata nel '14. I lavori furono eseguiti dal IV° Corpo D'Armata.

Nel '19 venne inaugurata poi la Calalzo-Cortina-Dobbiaco. Questo tratto fu fatto alla fine della guerra e costruito sulla sede stradale utilizzando vecchi binari.

La progettazione fu militare per ambedue. A Calalzo, capolinea della prima, una scalinata portava al capolinea della seconda linea. Per un periodo ci fu addirittura un trenino per aggirare la gradinata.

Fino agli anni '50 era l'unico modo per spostarsi. Poi dagli anni '60 l'avvento dell'automobile tolse continuamente ed inesorabilmente rilevanza alla rotaia.

Roberto, perché questo libro?

Questo è un sogno nel cassetto da molto tempo; ho impiegato quasi trenta anni. Raccoglievo memorie di ferrovieri anziani.

Poi l'avvicinarsi del centenario dalla apertura della linea, mi ha motivato a mettere insieme tanto materiale.

Si tratta del tuo primo libro?

Ne ho fatti altri di altro genere. Riscoperta cultura locale, guida escursionistica.

Racconti la storia della valle?

La storia di una ferrovia non può essere scissa dal territorio e dalle persone che lo abitano.

Pare riaprano la Calalzo - Cortina, fai un pronostico?

Bisogna essere fantasiosi per azzardarli; nel '77 questa linea figurava come ramo secco da chiudere ... !

A cura di Roberto Favretto



Roberto Tabacchi

1914 - 2014

BELLUNO - CALALZO

Una ferrovia tra le Dolomiti del Cadore

Caduta di un viaggiatore dal convoglio

Prato, 27 febbraio 1931

I macchinisti del treno 3651, partito in direzione Firenze alle 6.25, mentre percorrono l'itinerario d'uscita, scorgono in lontananza una massa scura sulla scarpata sinistra. La bassa velocità permette di distinguere, avvicinandosi, la sagoma di una persona. Il 3651 prosegue fino a Calenzano; poco dopo, in senso inverso, i macchinisti del diretto 38 da Firenze confermano: c'è una persona distesa sulla scarpata, apparentemente priva di vita, probabilmente un uomo. Carabinieri e militi della Ferroviaria raggiungono il luogo, alla progressiva 16,631. Il corpo, apparentemente senza vita, coi piedi adiacenti al binario, è quello di un anziano vestito di nero, capelli e barba bianchi intrisi di sangue.

Il cadavere viene identificato grazie ai documenti trovatigli addosso: Graziani Andrea di anni 67. In tasca gli trovano un biglietto di 1^a classe Roma — Verona via Bologna datato 26 febbraio.

Negli stessi minuti un telegramma dal Brennero informa il compartimento di Firenze che «un cappello, un cappotto ed un ombrello sono stati rinvenuti in uno scompartimento di prima classe» della carrozza giunta da Roma col diretto 36, transitato da Prato alle 21.15, ed agganciata al Verona - Brennero. Appartengono all'uomo senza vita.

Passano poche ore, e ci si rende conto di non trovarsi ad avere a che fare col cadavere di un viaggiatore qualunque. Il Graziani è Luogotenente generale della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale (MSVN) con funzioni ispettive; un pezzo da novanta del regime fascista.

Il 28 febbraio a Prato vengono celebrati i solenni funerali. Un carro con la salma parte per Verona, dove si svolge «un'imponente manifestazione». Il regime lo commemorerà solennemente al Circolo di Roma il 19 dicembre 1931, con una conferenza del Tenente Colonnello Giulio Cesare Gotti Porcinari.

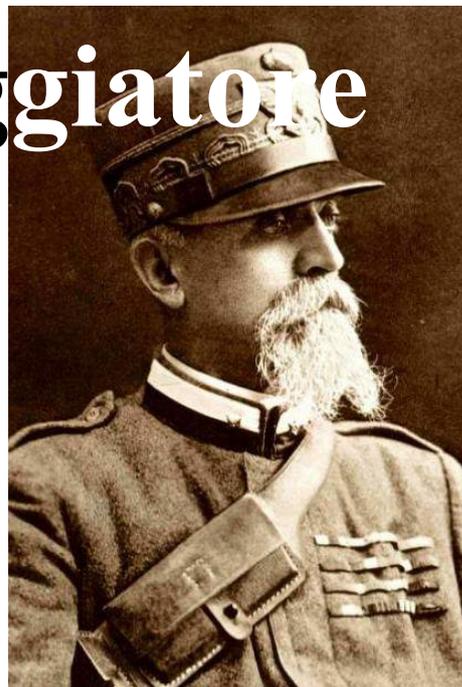
Nel frattempo ci si interroga su quanto possa essere successo. L'inchiesta, condotta dal consigliere istruttore Cosentino del Tribunale di Firenze, è rapidissima e viene chiusa in tutta fretta. Le conclusioni sono laconiche: probabilmente il Graziani voleva andare alla ritirata, ma per errore ha aperto una porta di salita e discesa ed è volato fuori.

Nei giorni successivi cala l'attenzione della stampa sull'episodio.

Ma crescono i dubbi. Le conclusioni dell'inchiesta non convincono affatto.

Il corpo del Generale è stato rinvenuto sulla scarpata opposta a quella della direzione del proprio treno. Decisamente forzata dunque la tesi della caduta accidentale. Assai più probabile una vigorosa spinta. E l'autore della spinta non doveva essere certo un rapinatore: nelle tasche del Graziani era stata trovata la considerevole cifra di 5.600 lire.

Graziani Andrea fu Giovanni Battista, nato a Bardolino (Vr) il 15 luglio 1864, residente a Valgatarà (Vr). Sottotenente nel 1882, in Eritrea nel 1887 e nel 1904, insegnante di logistica alla Scuola di Guerra, encomiato per gli aiuti portati ai terremotati di Reggio e Messina nel 1908, colonnello nel 1914, poi generale. Nella grande guerra comanda le brigate Jonio e Venezia in Val Sugana. Nel 1916 è a capo della 44^a divisione sul Pasubio durante la Strafexpedition: il generale Emilio Faldella, storico della Prima guerra mondiale, lo descrive «come notoriamente animato da spirito offensivo, ma anche irrequieto, autoritario, impulsivo, durissimo coi dipendenti, poco propenso a dare importanza alle perdite umane». Con queste caratteristiche nel marzo 1917 viene messo al comando della 33^a divisione sul Carso. Sono giorni in cui al fronte avvengono significativi episodi di ribellione tra i soldati contro le durissime e bestiali condizioni imposte dal conflitto. Risalgono a quel mese le ribellioni dei soldati della brigata Ravenna, scatenate



dall'annullamento delle licenze, represses con 29 fucilazioni.

Scrive Cesare Alberto Loverre (Materiali di Storia, aprile 2001): «il generale Graziani dette in quei mesi il suo contributo alla giustizia militare. In data 14 giugno 1917 Angelo Gatti registra nel suo libro di memorie che il maggiore generale Graziani lasciò ogni azione di comando della 33a divisione dal 23 al 26 maggio per dare la caccia con il moschetto ai soldati che tornavano indietro dagli assalti, al punto che una volta «il gen. Ciancio dovè cercarlo per 4 ore inutilmente». Non basta: Graziani si era reso responsabile pochi giorni prima dell'esecuzione sommaria del soldato novarese Pietro Scribante, del 113° fanteria, fucilato dopo «una parvenza di processo» (come denuncia l'«Avanti!» del 7 agosto 1919, che lo chiama «il boia gallonato») e dopo che già gli era stata approntata la bara; per l'esecuzione Graziani «scelse» tutti amici e compaesani del condannato». La carriera di Graziani continua nel novembre 1917 (comando del 1° raggruppamento alpino) e nel maggio 1918 (divisione cecoslovacca nel settore di Monte Altissimo). Nel frattempo nel 1918 fa fucilare senza processo otto militari appartenenti alla divisione cecoslovacca, da lui stesso costituita con volontari disertori dell'esercito austro-ungarico.

Ma il generale dà il meglio di sé dopo la rotta di Caporetto (ottobre-novembre 1917), che produce 300mila sbandati e che porterà alla sostituzione del macellaio Cadorna, feroce fautore di esecuzioni

sommari e decimazioni, che ha trovato nel Graziani uno spietato esecutore.

Graziani, in qualità d'Ispettore Generale del Movimento di Sgombero delle truppe in ritirata tra Piave e Brenta, ha il compito di «curare la disciplina del movimento ferroviario e per via ordinaria del personale, dei quadrupedi e del carreggio sbandati».

Alle 16 del 3 novembre, a Noventa Padovana, bastona e poi fucilare il 23enne artigliere da campagna Alessandro Ruffini di Castelfidardo, che sta marciando coi suoi commilitoni della 10^a batteria del 34° reparto, perché a suo dire l'aveva guardato con aria di sfida e col sigaro in bocca, «per dare un esempio terribile atto a persuadere tutti i duecentomila sbandati che da quel momento vi era una forza superiore alla loro anarchia». Al sindaco e al proprietario della casa dove viene messo al muro che, tra donne urlanti e piangenti, protestano per l'episodio il Generale risponde sprezzante: «io dei miei soldati faccio quello che voglio».

E non è finita. Il 10 novembre ordina la fucilazione alla schiena di diciotto soldati e tre civili vicino a Treviso; il 13 e il 16 a Padova trentadue militari e tre «borghesi» sono messi al muro per suo ordine. Un elenco per difetto, dato che il generale si sposta di continuo su una camionetta con i carabinieri per eseguire le fucilazioni.

All'inizio del 1919 viene collocato a riposo d'ufficio, in seguito alle risultanze della commissione d'inchiesta sull'episodio criminale di Noventa Padovana.

Il gallonato tenta di difendersi con alcune lettere ai giornali, in cui torna sull'episodio di Noventa, oggetto d'interrogazioni parlamentari e di campagne di stampa, giustificandolo con la necessità d'imporre la disciplina ad ogni costo alle truppe a causa di delitti e sevizie commessi dai soldati sbandati. Venendo smentito dall'inchiesta stessa. Ma non subendo condanna alcuna.

Un simile individuo, crudele, esaltato, spietato, assetato di sangue, non potrà che vedere di buon occhio il fascismo nascente. Aderirà entusiasticamente al regime. I fascisti ricambieranno, esaltandolo come valoroso combattente e premiandolo nell'agosto 1923, con la carica di Luogotenente generale con compiti ispettivi della MVSN per la IV zona (Veneto e Trentino). Il Luogotenente si darà alle opere civili, costruzioni di strade, canali, bonifiche. Fino alla sera di quel 26 febbraio 1931.

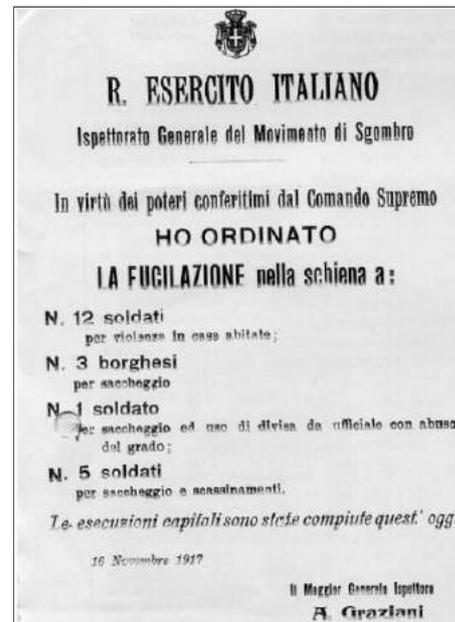
Com'è morto Andrea Graziani? Fini davvero giù dal treno rotolando nella scarpa dopo aver sbagliato porta? Assai poco o per nulla probabile.

L'ipotesi più credibile è che qualcuno l'abbia spinto giù, con forza.

Si trattò di una vendetta tutta interna al fascismo? Oppure fu una mano vendicatrice a mettere finalmente fine all'esistenza di un criminale impunito, responsabile di tanto sangue innocente versato?

Quest'ultima è l'ipotesi cui ci piace pensare.

Rimane il mistero su di una morte frettolosamente catalogata come «caduta acci-



dentale dal convoglio». La morte di un crudele e sanguinario fucilatore, che in tanti non pensarono affatto.

Gli appassionati di escursioni che capitassero nella zona del Monte Baldo, rimarranno di sasso, nel trovarsi ancor oggi di fronte ad un albergo-rifugio che porta un nome funesto: Andrea Graziani. E, se vi mettessero piede, noterebbero un'inquietante quadro con la foto del nostro giustiziere. Inoltre è tutt'altro che improbabile che da quelle parti ci si possa trovare a transitare per una «via Graziani» in qualche comune della sponda orientale del lago di Garda. Normale, in un paese dove si dimentica in fretta.

ALP

Il grande sciopero ferroviario del 1905

RADICCHIO

Dal 17 al 21 aprile del 1905 i ferrovieri italiani, dopo due mesi di cosiddetto "ostruzionismo" (applicazione rigida dei regolamenti) scesero in sciopero, per la prima volta su tutto il territorio nazionale, contro la militarizzazione della categoria nella fase in cui si chiedeva il passaggio delle strade ferrate dalle imprese private allo Stato (un po' quello che prima o poi la categoria rifarà compatta, dando il benserivito ai pescicani liberisti).

La categoria rispose unanime. Dappertutto il blocco fu totale, ma in Toscana fu più totale che altrove. In Toscana il blocco fu più totale che altrove, ma a Pisa e Livorno il blocco fu più totale che nel resto della Toscana. Nei due centri si tenevano due riunioni giornaliere: a Livorno presso la Camera del Lavoro, a Pisa presso una vecchia chiesa sconosciuta.

Nel corso di una delle riunioni livornesi, come sempre affollatissima, mentre il relatore incitava alla resistenza, dalla mas-

sa presente ad un certo punto si fece largo un manovale pisano della Trazione, che raggiunse a fatica il palco e prese la parola: «State tranquilli, compagni livornesi, noi non cederemo mai, come farete voi e come faranno tutti i ferrovieri d'Italia, dovessimo anche costringere i nostri figliuoli a nutrirsi di solo radicchio!»

Un boato scoppiò nella sala: «Radicchio! Bravo Radicchio! viva Radicchio!!!» Il manovale fu letteralmente portato in trionfo.

Lo sciopero terminò con una sconfitta, dovuta al tradimento dei riformisti (sempre uguali, ieri come oggi), che ne impedì l'estensione alle altre categorie; l'unico risultato ottenuto fu che non vi sarebbero state rappresaglie nei confronti degli scioperanti.

Pisa fu tra le ultime a cedere.

E il manovale? Dal giorno dell'assemblea nessuno si sognò più di chiamarlo col suo nome. Qualcuno addirittura lo dimenticò. Per tutti, superiori compresi, divenne Radicchio.

E lui ne andò fiero e superbo, di quel nomignolo. Guai a toccarglielo.



**Diciassettesimo
aggiornamento**

Codici ingresso salette PdM

OSCURATA NELLA VERSIONE WEB

Mezzomerico



CARRAPEOPLE

La Carrapipana di primavera 2016 è stata come sempre un successo. Tanta allegria con tanto di "sorpresa", l'arrivo del mitico Demetrio dalle Calabria. Il nord si è rifatto con 15 kg di polenta bergamasca girata a turno dal Pelle e da Apo da Laveno che ha fornito il paiolo; il tutto corredato da zola novarese, cannoli da Pachino, torta da Lucio, arancini da Mastroguzzetta, fuoco e griglia gestiti con la solita maestria dal Cuconato, il cui riposo è lo sponsor della giornata ... ci vediamo alla vendemmia ...

CODICI D'ERRORE DELLE APPARECCHIATURE SCMT

Ansaldo (III continua dal numero precedente)

D_APPUNTAMENTO Distanza dal prossimo PI in appuntamento
D_OBIETTIVO Distanza obiettivo
NID_PI_SUCCESIVO Identificativo del prossimo PI in appuntamento
Q_REAZIONE Reazione in caso di mancato appuntamento
TMM Train Management Module
BTM Balise Transmission Module

ERRORE PRIMARIO SU MIM	TESTO DA VISUALIZZARE	CODICE ERRORE SECONDARIO		REAZIONE SSB
21	Verificare abilitazione cabina	0	Cambio cabina senza passare per attesa	Arresto
		1	TMM - abilitazione contemporanea di due cabine	
22	Guasto a bordo	1	TMMN—2 piste guaste su un odometro oppure—2 piste guaste su entrambi gli odometri	Arresto
		2	TMMR—2 piste guaste su un odometro oppure—2 piste guaste su entrambi gli odometri	
23	Guasto a bordo, RSC	0	Errore canale RSC	Arresto nel caso di RSC inserito
24	Guasto a bordo, RSC	0	Errore canale RSC	Arresto nel caso di RSC inserito
25	Guasto a bordo, RSD	0	BMT1 - guasto	Arresto se CMT non è escluso e M.O diversa da Misura_Diametri; Nessuna, errore non vitale negli altri casi
		1	BMT2 - guasto	
		2	BTM 1 - Warn Ctodl persistente	
		3	BTM 2 - Warn Ctodl persistente	
		4	BTM 1 - Superata soglia numero telegrammi errati	
		5	BTM 2 - Superata soglia numero telegrammi errati	
		6	BTM 1 - test hw falliti in modo persistente	
		7	BTM 2 - test hw falliti in modo persistente	
		8	BTM 1 - test antenna fallito in modo persistente	
		9	BTM 2 - test antenna fallito in modo persistente	
		10	BTM 1 - test hw e antenna falliti in modo persistente	
		11	BTM 2 - test hw e antenna falliti in modo persistente	
		12	BTM - doppia generazione errore	
13	BTM - stato FUNCTIONAL_TEST			
28	Guasto a bordo	1	TMM N - malfunzionamento commutazione del pressostato per incongruenza col comando di Frenatura/Sfrenatura	Arresto
		2	TMM R - malfunzionamento commutazione del pressostato per incongruenza col comando di Frenatura/Sfrenatura	
		3	TMM N - inconsistenza dei contatti NO/NC del pressostato	
		4	TMM R - inconsistenza dei contatti NO/NC del pressostato	
29	Guasto a bordo	1	TMM N - nessuna piastra inserita	Arresto
		2	TMM R - nessuna piastra inserita	
		3	TMM - cambio piastra inserita	
		4	TMM - 2 piastre inserite	

ERRORE PRIMA- RIO SU MIM	TESTO DA VISUA- LIZZARE	CODICE ERRORE SECONDARIO		REAZIONE SSB
30	Guasto a bordo	0	BMT1 - guasto	Nessuna (errore non vitale)
		1	BMT2 - guasto	
		2	BTM 1 - Warn Ctodl persistente	
		3	BTM 2 - Warn Ctodl persistente	
		4	BTM 1 - Superata soglia numero telegrammi errati	
		5	BTM 2 - Superata soglia numero telegrammi errati	
		6	BTM 1 - test hw falliti in modo persistente	
		7	BTM 2 - test hw falliti in modo persistente	
		8	BTM 1 - test antenna fallito in modo persistente	
		9	BTM 2 - test antenna fallito in modo persistente	
		10	BTM 1 - test hw e antenna falliti in modo persistente	
		11	BTM 2 - test hw e antenna falliti in modo persistente	
		15	Anomalia ai captatori	
		16	anomalia cpt D_R o D_N	
		17	anomalia cpt A_R	
		18	anomalia coppia cpt Avanti	
		19	anomalia coppia cpt Dietro	
		20	anomalia cpt D_R o D_N + guasto coppia cpt Avanti	
		21	anomalia cpt D_R o D_N + guasto coppia cpt Dietro	
		56	TMM N - disconnessione canale remoto	
		57	TMM R - disconnessione canale remoto	
		58	TMM N - buffer full su canale remoto	
		59	TMM R - buffer full su canale remoto	
		60	TMM N - fallito il test al power-on	
		61	TMM R - fallito il test al power-on	
		62	TMM N - guasto scheda MVBV	
		63	TMM R - guasto scheda MVBV	
		64	TMM N - Rilettura uscite vitali (WDOU) diversa da quanto pilo- tato	
		65	TMM R - Rilettura uscite vitali (WDOU) diversa da quanto pilo- tato	
		66	TMM N - Almeno un ingresso del controller MULU_IO instabile	
		67	TMM R - Almeno un ingresso del controller MULU_IO instabile	
68	TMM N - Almeno un ingresso non vitale della scheda MULE instabile			
69	TMM R - Almeno un ingresso non vitale della scheda MULE instabile			
70	TMM N - Problemi relativi alla trasmissione del CTODL			
71	TMM R - Problemi relativi alla trasmissione del CTODL			
72	TMM N - Guasto hw suonerie (scheda MULU)			
73	TMM R - Guasto hw suonerie (scheda MULU)			
74	TMM N - Guasto recuperabile del tachimetro (scheda MULU)			
75	TMM R - Guasto recuperabile del tachimetro (scheda MULU)			



CUBacheca

ABBONAMENTI A CUB RAIL
comprese spese di spedizione
ed eventuali opuscoli

GIORNALE CARTACEO

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 recapito del giornale

macchinisti e personale di bordo impianti di Brescia, Gallarate, Lecco, Milano, Firenze, Livorno, Pisa: consegna a mano o nelle caselle negli impianti
Altri abbonati: spedizione (salvo diverso accordo)
Contatti: cubrail@libero.it

GIORNALE PDF

Contributo minimo: 6 euro

Condizione: impegno formale all'eventuale divulgazione via mail del file Pdf solo dopo 30 giorni dall'uscita

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

COPIA PDF: tutti i numeri *scaricabili dal nostro sito:*
cubferrovie.altervista.org/pagina-cubrail/

COME ABBONARSI rivolgendoti agli attivisti negli impianti oppure 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 avvisando dell'avvenuto versamento e comunicandoci l'indirizzo cui spedire il giornale (NON SCORDARE QUESTO PASSAGGIO, SERVE PER IDENTIFICARTI !)

Il giornale in trasparenza
ABBONATI al 1.6.2016

TRENITALIA e RFI

Milano ITP	96
Firenze	47
Roma	11
Genova ITP	8
Pisa	6
Ragusa	6
Brescia	5
Verona	4
Genova	3
Livorno	3
Lucca	3
Torino	3
Ancona	2
Arezzo	2
Bari	2
Bologna	2
Grosseto	2
Milano IMC	2
Novara	2
Reggio C	2
Treviso	2
Acireale	1
Acqui Terme	1
Asti	1
Caltanissetta	1
Campobasso	1
Caserta	1
Catania	1
Chivasso	1
Messina	1
Milano Appalti	1
Milano Assist.	1
Padova	1
Rapallo	1
Sassari	1
Venezia	1
Viareggio	1
Viterbo	1

TRENORD

Milano PG	15
Brescia	7
Lecco	7
Bovisa	2
Gallarate	2
Sondrio	2
Bergamo	1
Cremona	1
Laveno	1
Voghera	1

DB SCHENKER 1

NTV 1

SERFER 1

TILO 1

*non ferrovieri/
pensionati/
simpatizzanti* 19

Associazioni 4

Biblioteche 1

ABBONATI PDF:
9

MAILING LIST
CUB RAIL:
104 nominativi

VISITE AL SITO
CUB RAIL:
Al 2 aprile 233
Al 2 giugno 591
Periodo
2 aprile - 2 giugno:
358

PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

Abbonamenti sostenitori, diffusioni e sottoscrizioni al giornale CubRail

GENOVA: Claudio Pissarello, diffusione opuscoli 1877, 10. MODENA: Fabiana Stefanoni, 10. MEZZOMERICO: alla Carrapipana di primavera, 123. MILANO PG 3N: Salvatore Modaffari, 20. REGGIO CALABRIA: Demetrio, grande amico partito dalle Calabrie per la Carrapipana, 20. REGGIO CALABRIA: Pino Chillé, scaricato a FB Milano, 50. REGGIO EMILIA: Antonio Testa, l'impareggiabile, 200. ROCCAMURATA: avanzo fungata dopo Pistoia, 7. SONDRIO: Pietro Cama, 10.

SOTTOSCRIVETE! L'AUTOFINANZIAMENTO E' TUTTO!



Uccello entra in macchina, incidente e ritiro patente

Fermato 70.enne sospetto: aveva 5 pecore in auto

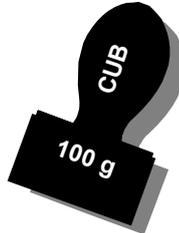
[CdT.ch]

KALUPAPI, INDONESIA: VENERAVANO UN SEX TOY, CREDEVANO FOSSE UN

ANGELO CADUTO DAL CIELO [Rainews.it]



IL CUB etto



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



Inserto umoristico satirico del giornale di collegamento tra i ferrovieri

E DOPO IL BELLISSIMO SCIOPERO: PIU' CRAUNI PER TUTTI ! (I KRUMIRI)

IL RITORNO DELLA PORTA CHIUSA



SALTILLO INVADERS

A grande richiesta ripubblichiamo il SaltilloMunch dell'ottobre 2013. Con tutti gli avvistamenti a Pescara che stanno terrorizzando i macchinisti ITP, la paura è che i Saltilli si stiano moltiplicando per invadere il pianeta



CLASSIFICA DINAMICA UFFICIALE ITP MILANO

aprile - giugno 2016

1. Li crauni a li krumiri
2. Panico a Pescara, ennesimo avvistamento di un sosia del Saltillo nell'isola pedonale, e non è il cameriere del "Venezia"
3. Le tisane del Cogliato
4. Il gruppo Skroc - boys 50 indère
5. Che ti spetti o non ti spetti ti ho uscito gli armadietti e mo' la divisa te la metti
6. Cucopopulos già Cucofournato
7. Verso Pistoia sosta alla culatteria ascoltando Parmigiano Foggiano
8. Giovà Menditto tèng sèmpr fàm
9. Il putritru-putitru come una star, riconosciuto dai capitreno fiorentini CUB
10. Cortuccio il saggio

GLI ENIGMI DI MASTROGUZZETTA

**MA COS 'E PAZZI !
IN 'TU PISCIATUR I ALL'ITIPPI
CI TAPPARU I BUCHI C'U CE-
WINGUM!**



C'ERA UNA VOLTA LA FERROVIA DEGLI ANIMALI

Era bellissima, era viva, ovvero l'esatto opposto di quella attuale. L'identificazione con un animale era quanto di più simpatico e naturale ci fosse. Per questo i cinici ed asettici "manager" di oggi l'hanno voluta distruggere. Ripercorriamola insieme

ANIMALE DI QUESTO NUMERO

4 - LA MARMOTTA

La magica. Non c'è bisogno di aggiungere nulla. O forse solo che da qualche parte qualcuna è ancora in funzione. Per poco.



Ode a chi non ode (XIV)

*Quando i torti si distendono
quando i vuoti riempiono
e lente allineano le tessere
quando il telaio cessa di tessere
quando il grumaio in testa si fa più luminale
o marginale
e la pietra s'appoggia
e il tronco galleggia
il paesaggio recede su un orizzonte rarefatto
spiana ogni parete e si confonde il tetto
i suoni sul fondo allontanare lascia
e i treni di comete sono la scia,
allorché il tirante allenta un po'
quando esce e diffonde vaniglia
e piano allaga di latte e menta,*

*Beep, irrompe apodittica la sveglia
a casa o al ferrotel, al farsi giorno o no
"sweet dreams (we) are made of this"
di shakespeare ingiunge al turno il synth.*

D'ANTICA SAGGEZZA Di Cosimone li versi

*In una sede antica
Della sabauda sinistra
Il buon sindacalista di ventura
Ascolta e riflette
Gramsci e Keines
Novella e muffa sintesi.*



Coira (CH), 16 aprile - Toro di 600 kg in fuga sui binari ...

SVIZZERA



St. Margrethen, Tir polacco bloccato tra le sbarre. Treni bloccati, le sbarre si alzano e il camionista fugge. [20MIN.CH]



Milano, 3.5.16 Corriere.it



**SONO
ROBIN HOOD!
RUBO AI POVERI
PER DARE AI
RICCHI!**

**(DA UNO
CHE USA LE
FRECCE CHE TI
ASPETTAVI?)**



MARCHIO

LIBRI

LIBRI

LIBRI

LIBRI

LIBRI

LIBRI



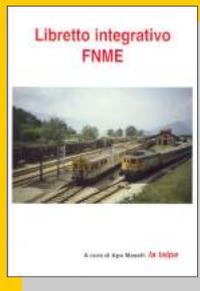
Pippo Gurrieri
Battaglie e sconfitte dei ferrovieri ragusani
 Sicilia Punto L
 Euro 15 (Abbonati Euro 9)



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



La talpa
 Libretto integrativo ALE 582
 La talpa Euro 5



La talpa
 Libretto integrativo FNME
 La talpa Euro 3



Testimonianze dei macchinisti italiani contro il vigilante (1913-1949)
 La talpa Euro 3



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

LIBRI

LIBRI

LIBRI

LIBRI

VIDEO

CD MUSICALE



Sonno e lavoro a turni
 La talpa Euro 3



Quaderno CubRail 1
Roberta Bottaro, Lavoro a turni e macchinisti
 Euro 3 (Abbonati gratuito)



Quaderno CubRail 2
1877 La grande insurrezione dei ferrovieri statunitensi
 Euro 3 (abbonati Gratuito)



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



Quando combattono gli elefanti
 Euro 7



Canto Funesto
 3 marzo 1944
 Balvano
 Euro 5

A-



BANDIERA
BANDIERA CUB RAIL
 80 x 140 cm Euro 15



DESIVO

Salvaschermi CUBRAIL per SCMT
 Euro 1 (abbonati gratuito)



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 gratuito)



TORCIA COLORI ASSORTITI
 EURO 1,5 (abbonati gratuito)



MAGNETE CUB RAIL
 Ottimamente rifinito,
 EURO 2

postpay n. 4023600610984736 intestata a Francesco Mesiano

CAMPAGNA NAZIONALE ABBONAMENTI 2016

