



ESSERE E RESISTERE



Una volta i *blitz* aziendali-concertativi per assestare mazzate alle condizioni di lavoro dei ferrovieri avvenivano d'estate. Stavolta, visto che il clima estivo non era certo dei più propizi (piena "protesta") si è aspettata la Natività. Un contratto dalla durata effimera rispetto agli altri, ma non per questo meno micidiale: lo smantellamento di quello che restava della Cargo apre la strada a futuri smembramenti. In gioco ci sono il futuro della categoria e la nostra identità, perché loro vorrebbero trasformarci in tanti singoli individui in competizione l'uno con l'altro, azzerando l'appartenenza ad un collettivo fondato su bisogni comuni. Nel frattempo non si sono mai fermate le lotte di base e le battaglie giudiziarie e negli ambiti di legge contro l'Agente Solo e l'Uomo Morto. Ed è arrivato a conclusione il processo di Viareggio. Esemplare e commovente la determinazione dei familiari delle vittime, cui non è mai venuto meno il supporto dei comitati dei ferrovieri.

Un contratto da Natale a Natale CCNL Un bidone sotto l'albero Il taglio dei treni notturni in Germania Dal mondo CCNL Non è cambiato nulla? Mercitalia, persone dopo le cose Disciplinare: allineati e coperti Contr-Act Le parole del contratto Ferrovieri smarriti e un piano ben congegnato Gli assenti hanno sempre torto Patente A4: soccorso al cadavere Incontro con ANSF Ritorno al turno collettivo: a quali condizioni? Retorica di classe e la lotta che non basta La sentenza di Viareggio L'ultima lettera di Pacho Udienza di Cassazione per Riccardo Louder than Music Libri ^3 (al CUBo) I lustrascarpe di Porta Nuova NO TAV Firenze Brescia Il CUBetto Lotta a Standing Rock

MI DISPIACE DAVE, PER QUELLO CHE È SUCCESSO....
DAVVERO, TI PROMETTO CHE DA ORA IN AVANTI
FUNZIONERÒ MEGLIO....CREDO DI AVER RISOLTO TUTTI
I MIEI ERRORI....TI PREGO DAVE.....NON LO FARE...
NON DISATTIVARMI.....TI DARÒ TUTTI I RIPOSI
WEEKEND CHE VUOI...ASPETTA DAVE NON DIS....

**BUONASERA! MI CHIAMO IVU 9000 SONO
UN ELABORATORE DI TURNI, IL MIO
PROGRAMMATORE MI HA INSEGNATO UNA
CANZONE. VOLETE SENTIRLA? FA COSÌ...
GIRO GIRO TONDO, IN GIRO PER IL
MONDOOO...GIRO SU MI-LA-NOOOO...
GIRO DIS-U-MA-NO**



M A R C H I O



SOMMARIO

La vignetta del Marchio
Un contratto da Natale a Natale
CCNL Un bidone sotto l'albero

CrhoniCUB

Il taglio dei treni notturni in Germania
CCNL Nuovo CCNL. Non è cambiato nulla?
CCNL Mercitalia, persone *dopo* le cose
CCNL Disciplinare: allineati e coperti
CCNL Contr-Act
CCNL Le parole del contratto
CCNL Ferrovieri smarriti e un piano ben congegnato
CCNL Gli assenti hanno sempre torto
CCNL Patente A4: soccorso al cadavere
A tavoli separati ... Incontro ANSF del 27 gennaio
Il ritorno al turno collettivo: a quali condizioni?
Retorica di classe e la lotta che non basta
La sentenza di Viareggio
L'ultima lettera di Pacho
Udienza di Cassazione per Riccardo
Dagli impianti—Assemblee referendum CCNL
RUBRICA Louder than Music
RUBRICA Libri ^3 (al CUBo)
I lustrascarpe di Porta Nuova
NO TAV Firenze La trivella ad ogni costo
TAV Inaugurata la Brescia-Treviglio
Il CUBetto
Codici SCMT Ansaldo (VII—fine)
Lotta a Standing Rock

2
3
4
5
7
9
10
11
12
13
14
15
16
18
20
22
24
26
28
29
32
34
36
38
40
42
44
47

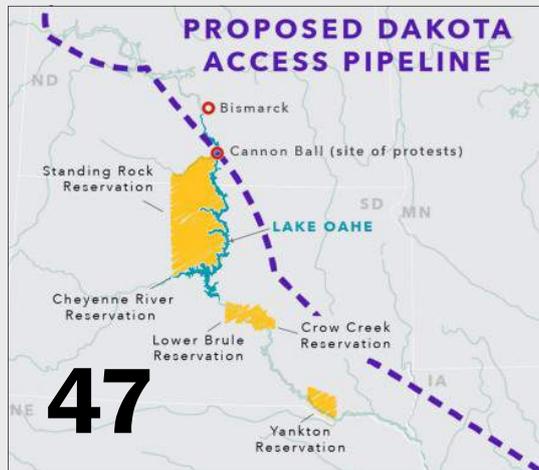
COPERTINA

Il deragliamento di un treno di petrolio dell'Union Pacific nei pressi di Moiser, Columbia River Gorge, Oregon, nel giugno scorso. Uno dei numerosissimi incidenti di treni con merci pericolose in Nord America

Foto Silas Bleakley, The Associated Press

IV DI COPERTINA

Manifesto della protesta di Standing Rock



UN CONTRATTO NAZIONALE DA NATALE A NATALE

I CCNL - sia della Mobilità ferroviaria che di gruppo FSI - sottoscritti da FILT-FIT-UILT-UGL-FAST-ORSA il 16 dicembre scorso sono tutt'altro che quel che ci viene raccontato.

A prescindere dalle valutazioni di dettaglio, il comunicato, fatto girare provvidenzialmente a ridosso delle festività con la promessa di munificenze natalizie, dice:

- Non una delle richieste della piattaforma elaborata dai ferrovieri nelle assemblee è stata inserita nel testo contrattuale. Assieme al fronte del sindacalismo di base, i ferrovieri hanno scioperato da oltre due anni, ma niente di ciò è stato tenuto in conto. *Ma guardate qua, gente, ci sono i soldi!*

- Non un giorno di vertenza è stato speso: tutta la forza e la persuasività sta nella trattativa responsabile con le aziende. *Infatti guardate qua, ci sono i soldi!*

- La vergognosa Rappresentanza spetta a chi firma, giammai a chi sta fra la gente o, meglio, non appartiene alle vertenze che i lavoratori stessi portano avanti. *A riprova della giustezza ecco infatti a voi i soldi!*

- La tanto strombazzata campagna contro il Jobs Act (cara alla CGIL che pur raccoglie le firme per un referendum abrogativo ma nei posti di lavoro lo promuove) non è mai cominciata. Anzi, anche le parti di esso sulla videosorveglianza contenute nell'ultimo decreto attuativo sono incorporate nel contratto. *Ma avete visto bene? ci sono i soldi!*

- Viene inferto un colpo decisivo all'unità del trasporto con l'approfondirsi della liberalizzazione ferroviaria: tramite l'ulteriore spezzatino che viene sancito con questo CCNL, la divisione di mezzi, risorse e uomini con destini diversificati, a

dispetto dell'anacronismo economico. *Ma dove guardate? qua, questo pur ci porta i soldi!*

- Tutti i ferrovieri sono garantiti nei diritti precedenti! Solo un'esigua minoranza passerà al mattatoio della liberalizzazione con orari peggiorati senza colpo ferire. *Ma siamo Tutti beneficiati dai soldi.*

- Mercitalia è la fine del merci (hai voglia ad annunciare gli investimenti a 8 zeri, se c'erano potevano essere messi in campo prima anziché seccare i finanziamenti!). *Ma promettiamo che tutti saranno riassorbiti, intanto guardate ci sono i soldi!*

- Mercitalia è la sorte che spetta poi a tutti gli altri. Se necessario di volta in volta, di esigua minoranza in esigua minoranza. *Ma intanto a questo Natale ci sono ancora i soldi.*

- E' il mondo degli appalti quello che presto rigorderà tutti, nella progressione di liberalizzazione: dalle esternalizzazioni, le collocazioni su mercato e pezzi che vanno via a gara, cambiando casacca e ragione sociale. La clausola sociale sarà la spada sotto cui firmare tutti i prossimi

contratti: accettare qualsiasi condizione pur di avere salvo il posto e la pelle. *Intanto prendete i soldi, al momento ci penseremo.*

- Poco importa se i soldi erano già dovuti per i precedenti e non uno scambio su questo CCNL, poco importa se il premio 2016 arriva alla data di quello 2017, che i conguagli di vacanza contrattuale sono meno della metà di quanto spettante. *Sono soldi, guardateli, contateli, pensate a quello che ci potete fare.*

- Che sarà mai il "lavoro agile", una nuova dizione per cosa? *ma non vi angustiate con i pensieri, sarà "nella condivisione di un percorso condiviso" fra noi professionisti addetti, piuttosto sentite come tintinnano i soldi.*

- Una parte di quello che ci stanno togliendo come diritto pubblico universale (scuola, sanità, nido, assistenza ai familiari) viene restituito come *privilegio* nel welfare aziendale. Il che aiuta quella distruzione di diritti costituzionali (anche per disoccupati) rendendo i CCNL sede falsa di erogazione. *Intanto qui davanti 100 euro per nidi, scuole, assistenza, non ne avete forse bisogno? ci sputate sopra?*

- Eurofer obbligatoria? gestita da CGIL e Co.? *no, soldi, tanti soldi per voi, gestiti nel vostro interesse.*

- Che vorrà poi dire che il CCNL ha vita ancora per appena un anno? che le **tutte le garanzie offerte sono in scadenza?** che succede a natale 2017? con un AD FSI che parla di futuro di bus, strade investimenti esteri e non di ferrovie? Basteranno i soldi a celare di fumo quel futuro che già oggi è chiaro per questa strada?

NON ABBIAMO BISOGNO DI IMBONITORI, I FERROVIERI SONO IN GRADO DI CAPIRE E RESPINGERE QUESTE FALSE LUSINGHE CHE NASCONDONO L'ACCETTAZIONE DEL PERCORSO DI SMANTELLAMENTO DELLE LORO VITE LAVORATIVE.

DIAMO NO A QUESTO CCNL CHE DOPO ANNI DI SACCHEGGIO GETTA L'EX CARGO NEL BARATRO DEL MERCATO COL CONSENSO DEI CONCERTATIVI. CUB Trasporti e SGB SONO IMPEGNATE CON LE ALTRE SIGLE DEL SINDACALISMO DI BASE RIUNITE IN UN FRONTE A RESPINGERE L'ATTACCO SFERRATO ALLE CONQUISTE DI CIVILTA' DEL LAVORO. ■

**CUB-T
SGB**

Contratto nazionale dei ferrovieri

UN BIDONE SOTTO L'ALBERO

"Così questo è Natale"... così è il nuovo contratto dei ferrovieri italiani siglato all'ombra delle feste, da alchimisti troppo impegnati nel ballo della sedia, per ascoltare le richieste dei lavoratori.

I CCNL sia della mobilità Ferroviaria che di Gruppo FSI sottoscritti il 16 dicembre scorso sono tutt'altro che quel che ci viene raccontato.

Il nuovo CCNL ci riserva infatti il primo step all'imminente dismissione del gruppo FS: La privatizzazione di Cargo e del relativo segmento specifico contrattuale in vigore dal 2017 attraverso la trasformazione in Mercitalia, esattamente come già successo per Trenord, un altro pezzo di ferrovia che se ne va, centinaia di lavoratori avranno meno tutele e meno diritti.

I sindacati firmatari parlano di soddisfazione per il rinnovo contrattuale ma c'è veramente motivo di soddisfazione?

Il premio di produzione e le briciole di aumento di sulla busta paga possono lenire i danni provocati da questo CCNL?

Mercitalia è la fine che spetta poi a tutti noi, se necessario di volta in volta, di esigua minoranza in esigua minoranza, è il tentativo reiterato di dividere e debilitare i ferrovieri... ma intanto questo Natale ci sono ancora i soldi, poco importa se i soldi erano già dovuti per i CCNL precedenti, poco importa se il premio 2016 arriva alla data di quello 2017 e che i conguagli di vacanza contrattuale sono meno la metà di quanto spettante.

Il verbale di accordo di Mercitalia, che sopprime la Divisione Cargo, decanta investimenti per 1,5 miliardi di euro, locomotive nuove, carri nuovi, rinnovo della rete... ma in verità si specula sul costo del lavoro creando 985 esuberanti, dopo che per anni si è perso contratti con le industrie a vantaggio delle società private di trasporto, creando le condizioni di crisi propedeutiche alla svendita.

Mercitalia è la fine del merci (ai voglia a strombazzare gli investimenti, se c'erano potevano metterli in capo prima anziché togliere i finanziamenti), grottesco peraltro vantare clausole sociali per i lavoratori di Mercitalia, parallelamente esternalizzati.

Non è un caso che parallelamente viene emanato il quarto pacchetto ferroviario

europeo, che spinge ulteriormente per la privatizzazione del trasporto su rotaia e la dismissione del trasporto pubblico.

I ferrovieri hanno lottato in questi due anni con 15 scioperi nazionali, bloccando per molti mesi la contrattazione al ribasso e impedendo ulteriori svendite del nostro futuro, già in discussione nel teatrino della concertazione, una grande mobilitazione per migliori condizioni di lavoro, assunzioni, investimenti, sicurezza, annullamento delle misure repressive e riassunzione dei compagni licenziati, che tutti i sindacati di base in Fs hanno sostenuto e che invece i firmatari di questo CCNL hanno scelto di ignorare.

Non una delle richieste della piattaforma elaborata dal basso nelle assemblee dei ferrovieri è stata inserita nel testo contrattuale, la mefitica rappresentanza è ormai di chi firma, non di chi sta fra la gente né delle vertenze espresse dai lavoratori.

Stigmatizziamo anche l'accordo sulla videosorveglianza che preannuncia una nuova stagione repressiva e il recepimento formale delle regole sulla rappresentanza volute dal Testo Unico che impedisce l'accesso agli organismi rappresentativi (Rsu, Rls) alle sigle sindacali che difendono il pieno diritto di sciopero. Destano inoltre perplessità la confusa fusione con ANAS e gli impegni economici su assistenza sanitaria integrativa e su prestazioni di welfare, gestite dalle stesse sigle firmatarie.

Anche la difesa delle clausole sociali per i lavoratori degli appalti ferroviari è una parabola diabolica, considerando che le stesse OS firmatarie di questo CCNL, hanno agevolato il nuovo codice al ribasso degli appalti e accettato il clima di precarietà generale alla base del Jobs Act, che oggi fanno finta di combattere.

I lavoratori degli appalti vivono, anche nei trasporti, condizioni di lavoro durissime e sottopagate, suddivisi in una miriade di aziende e di tipologie contrattuali precarie, un settore che necessita di interventi strutturali qualificanti e urgenti, non di salvataggi pindarici.

Proseguire a testa alta la vertenza dei lavoratori delle ferrovie, ben oltre i referendum pilotati sul CCNL, significa continuare a coltivare il dissenso e la coscienza di classe contro le politiche liberiste di dismissione dei servizi pubblici, rafforzando il percorso unitario e dal basso, che è la chiave della nostra forza e strumento del nostro riscatto. ■

**CUB RAIL
FERROVIERI CUB TRASPORTI**



CrhoniCUB



5 dicembre - Marsala, scontro al PL



A Marsala, poco dopo le 12.15, il regionale proveniente da Trapani investe un'auto rimasta intrappolata tra le sbarre di un PL. Illesa la donna al volante, rimasta nell'abitacolo. Nessun ferito tra gli occupanti dell'Aln.

7 dicembre - Ancona, incendio in galleria



Poco dopo le 7.30 un'Aln prende fuoco nella galleria di Passo Varano. Il regionale è il 7091, partito da Ancona e diretto a Fabriano. Le fiamme vengono spente dal personale di bordo con gli estintori; alcuni dei 15 passeggeri, subito scesi a terra e fuggiti lungo il tunnel verso l'uscita, rimangono lievemente intossicati. L'ipotesi è quella di una perdita d'olio poi incendiatisi a contatto col motore termico.

16 dicembre - Ternate, scontro al PL



Intorno alle 9.30 il treno Tilo 25323 Bellinzona - Malpensa investe un autoarticolato rimasto tra le sbarre. Nes-

sun ferito, linea bloccata, intervento dei VvFf per disincastrare le lamiere.

18 dicembre - Piemonte, malore alla guida

Malore alla guida in Piemonte; un macchinista 58enne si sente male durante la condotta.

20 dicembre - Somma Lombardo, treno investe auto

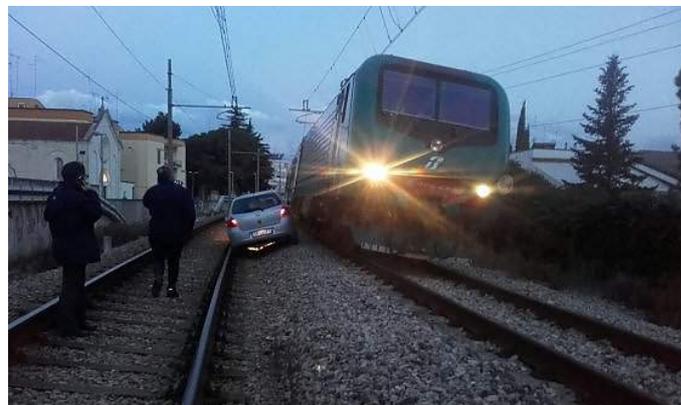


A Somma Lombardo, sulla linea Domodossola - Milano, il regionale 10415 travolge un'auto che aveva sfondato un muretto precipitando sulla ferrovia. Il guidatore riesce a mettersi in salvo. Traffico interrotto per quattro ore.

25 dicembre - Susa, malore alla guida

Il macchinista del regionale 4326 in prossimità di Susa viene colto da un improvviso e forte dolore toracico. Riesce ad arrivare alla stazione e mettere il convoglio in parking mentre il capotreno chiama i soccorsi.

28 dicembre 2016 - Acquaviva, scontro treno-auto



Un uomo in stato confusionale percorre 700 m sui binari con la propria auto, immettendosi da un PL sulla Bari-Taranto. Viene investito a bassa velocità da un regionale. Nessun ferito, linea interrotta.

10 gennaio 2017 - Borgomanero, sbarra del PL come una lama ...



Nel tardo pomeriggio, dopo il transito di un treno auto e camion ripartono senza aspettare che le sbarre si siano completamente alzate e il segnale lato strada di arresto sia spento. Risultato, un TIR viene infilzato dalla sbarra, in movimento.

28 gennaio - Brescia, incidente al PL



Un'auto sfonda le barriere chiuse di un PL sulla linea Brescia - S. Zeno mentre sta transitando il convoglio partito intorno alle 6.00 dalla stazione di Brescia. L'autista muore dopo il ricovero in Ospedale, molta paura e qualche botta al macchinista di Brescia, che si è visto arrivare l'auto praticamente sotto il convoglio. La velocità non eccessiva in quel tratto di linea ha evitato conseguenze bel più gravi. Si ripropone l'anomalia della sicurezza nella rete ferroviaria Italiana, al 60% composta da tratte a binario unico, con tecnologie ed infrastrutture decisamente scadenti, ed in progressivo stato di abbandono. Questo nonostante gli ingenti investimenti sul sistema AV, che serve ad una piccola fetta del traffico e dei passeggeri. Gli innumerevoli incidenti proprio ai PL dimostrano che sono il punto debole dell'infrastruttura, e insieme ad altri interventi meriterebbero maggiore attenzione.

4 febbraio - Alcamo, incidente al PL

Un'auto rimane bloccata tra le sbarre di un PL ad Alcamo. L'occupante riesca ad allontanarsi prima dell'arrivo del treno (materiale vuoto) diretto a Castellamare del Golfo, che investe l'auto. Nessun ferito.

8 febbraio - Malore PdC Cargo

L'Orsa di Marche ed Umbria denuncia in una lettera all'azienda l'ennesimo caso di malore ad AS, accaduto su un treno merci:

"Purtroppo la punta dell'iceberg si è manifestata con il ricovero pochi giorni fa di un collega Macchinista colto da malore durante la condotta del treno ad agente solo (equipaggio con un solo agente abilitato alla condotta del treno merci). Solo la fortuita casualità di trovarsi nei pressi di una stazione e non in galleria ha consentito l'intervento dei sanitari e il conseguente trasporto in pronto soccorso.

9 febbraio - Padova, malore PdC

Al mattino un macchinista solo intento a preparare tre Aln 668 in servizio al treno 5918 si sente male. Il personale del 118 accorso ipotizza l'infarto e lo trasporta in ospedale per accertamenti.

Remedello, auto sfonda il PL per la forte nebbia. A poca distanza inauguravano la Tav ...

Linea Brescia Parma ,11 dicembre 2016, ore 7.00 circa. Causa la forte nebbia e il fondo reso scivoloso dal ghiaccio, un'autovettura dopo aver divelto un PL tra le stazioni di Visano e Remedello si è incastrato su di un pilone di cemento. Fortunatamente la vettura non si bloccata sui binari e comunque l'incidente non è avvenuto in corrispondenza del transito dei treni. Inoltre lo sfondamento della barriera ha causato l'interruzione del normale segnalamento. Nessun danno alle persone. Diverse ore di ritardo ai convogli e circolazione bloccata per ore. Che beffa, se si pensa che negli stessi momenti, poco distante, a Brescia si celebrava in pompa magna l'inaugurazione della linea AV Brescia -Treviglio (vedi articolo a pag. 40)

Seriate, un uomo sull'imperiale

25 gennaio 2017

Probabilmente caduto da uno dei ponti posti sulla linea Bergamo - Brescia nel tratto prima di Seriate, per cause in corso di accertamento, un ragazzo di diciotto anni è stato trovato in stato di incoscienza sul tetto del convoglio partito alle 8.07 da Bergamo, riportando frattura della gamba e altre ferite, e sfiorando senza rimanere folgorato la linea aerea a 3kV. Solo dopo alcuni chilometri i viaggiatori del treno si sono accorti della presenza di qualcuno sul tetto ed hanno avvertito i soccorsi.

SVIZZERA



A Winterthur, la notte del 7 febbraio verso le 4.40, un "dumper" (mezzo della manutenzione) è stato urtato da un treno merci. L'operaio 39enne che era sul mezzo è rimasto ferito gravemente ed è deceduto sul posto poco dopo l'arrivo dei soccorritori.

IL TAGLIO DEI TRENI NOTTURNI IN GERMANIA



Per la fine dei treni notte a gestione tedesca fortemente voluto dal management DB, in tutte le città origine delle ultime partenze al cambio orario invernale il 10.12.16 si sono svolti presidi di protesta. In particolare a Berlino si è tenuta una manifestazione con partecipazione di lavoratori, comitati di cittadini, movimenti, gruppi politici e personaggi dello spettacolo, che per tutto l'anno 2016 hanno contrastato la decisione, riuscendo quantomeno a ottenere il mantenimento di molti servizi (gestiti da altri operatori), il riassorbimento degli esuberanti e l'esposizione al pubblico dibattito delle strategie di affari di DB assodate come contrarie alle esigenze sociali. Da tutta Europa sono pervenute attestazioni di solidarietà all'iniziativa berlinese. Nella foto il contributo di sostegno inviato da lavoratori austro-italo-tedeschi del treno Monaco-Roma EuroNight 485. Dei due lavoratori ERS-DB a sinistra: die Dame era all'ultimo servizio prima della pensione anticipata, die junge Kollege non sapeva quale ricollocazione l'avrebbe aspettato dall'11 dicembre.

Continuano intanto le polemiche pubbliche sulla dismissione del servizio notte: in un articolo della Stuttgarter Nachrichten online del 18.12.16 si è ripreso un documento interno degli analisti DB che affermava, in contraddizione alle posizioni ufficiali dell'azienda, la ripresa dei debiti del comparto, sospinti da un forte aumento della domanda. La possibilità di coniugare affari e servizio è comunque nei fatti dal momento che altre compagnie -tra cui la sorella austriaca OeBB- sono subentrate a DB. Contrariamente alle sue aspettative di prolungamento speciale, alla fine del secondo mandato in gennaio l'AD di DB Ruediger Grube -già AD Daimler- è stato dimissionato dal Consiglio di Amministrazione, dove siedono anche i sindacati firmatari, secondo la tradizione industriale tedesca. Le parole di ringraziamento di rito per l'operato, al solito, sembrano celare una resa di conti tra gruppi di interesse all'interno del mondo sindacal-confindustriale. Nell'intervista a Spiegel online del 2.2.17 Alexander Kirchner, segretario della os EVG, critica la politica di spostamento del traffico su busgomma.



Per l'ultima partenza del treno 485 Monaco—Roma: un cippo alla memoria con un fiore, le bandelle di commosso ricordo "grazie mille arrivederci", la bandiera della città bavarese e quella italiana, un cero, due cartelli indicatori con le destinazioni del treno listati a necrologio.

MISERY LINE - E' arrivata FS (1)

Mercitalia, ovvero ciò che rimane dell'ex Cargo è ormai alla deriva, sganciata da Trenitalia ed immessa nel mercato liberalizzato dove la concorrenza feroce e la liberalizzazione senza freni faranno il resto. Il tutto accade in un Paese che soffoca e muore di smog con 220mila imprese e microimprese di autotrasporto.

Nel frattempo Trenitalia si è gettata a capofitto nel mercato ferroviario del Regno Unito.

Tramite la controllata Trenitalia UK, ha acquisito con 80 milioni di euro tutte le azioni di NXET (National Express Essex Thameside), la compagnia che, come C2C gestisce i collegamenti ferroviari tra Londra e Shoeburyness; c2c aveva acquisito il servizio fino al 2029. NXET ha circa seicento dipendenti, una flotta di 74 treni di Bombardier, trasporta 42 milioni di passeggeri all'anno.

La linea in questione si porta dietro il nomignolo di "Misery Line". I media hanno subito precisato che è roba del passato, ora è tutto puntuale e preciso. In quegli stessi giorni nelle linee urbane e a sud di Londra erano in corso scioperi continuati dei ferrovieri.



India



E' arrivata FS (2)

L'India con le sue ferrovie (IR), funestate da continui disastri, investe sull'AV mentre vengono trascurate le linee tradizionali dove viaggiano 23 milioni di viaggiatori al giorno.

All'inizio di febbraio IR e FS hanno sottoscritto un accordo di cooperazione per elevare i livelli di sicurezza che prevede grossi investimenti in tecnologia, Italferr ha aperto una sede a Nuova Dheli. Tra le opere in programma la costruzione del Ponte Anji Khad (750 m) su una gola di profondità di 200 m. ■

USA



Un treno pendolari della Long Island Rail Road è finito contro i paraurti in arrivo a Brooklyn, alle 8.00 del 4 gennaio 2017; oltre 100 i feriti.

India

L'ombra dei sabotaggi



68 feriti nel deragliamento del Sealdah-Ajmer Express avvenuto alle 5.20 del 28 dicembre 2016 vicino a Kanpur, Uttar Pradesh (UP). 15 vetture sono uscite dai binari durante l'attraversamento di un ponte su un fiume in secca, con una nebbia molto fitta.

Ora si sospetta che dietro gli incidenti, tutti avvenuti nella stessa regione (UP) vi siano sabotaggi. Le squadre di sorveglianza in linea hanno scoperto un binario tagliato e i bulloni allentati sulla Kanpur-Mandhana (foto a destra). Tutti gli incidenti e il sabotaggio sono avvenuti in precedenza ad eventi politici, si sospetta una strategia per mettere in cattiva luce il governo di Narendra Damodardas Modi. ■



NUOVO CCNL FS: NON E' CAMBIATO NULLA?

Ogni rinnovo contrattuale in Ferrovia porta con se gli stessi ingredienti: proposte aziendali di peggioramento della normativa di lavoro mirate all'abbattimento del costo del lavoro, ulteriore smembramento aziendale propedeutico alla privatizzazione, assenza di ogni resistenza dei sindacati firmatari totalmente ciechi davanti alle pressanti richieste di miglioramento che arrivano dai

lavoratori. Come ogni ricetta che si rispetti il tutto viene condito a piene mani dallo slogan propagandistico con il quale i firmatari cercano di rabbonire i lavoratori.

Lo slogan che va per la maggiore in questo periodo post firma è: "non cambia nulla". Abbiamo ripetutamente sottolineato ciò che cambia davvero nel dettato contrattuale e -al netto di altri elementi dall'orario di lavoro, della disciplinare e del jobs act- il vero grande cambiamento riguarda la questione Mercitalia, presto estensibile ad altri settori. La vera vergogna sindacale risiede nel maldestro tentativo di gettare fumo negli occhi dei lavoratori e nascondergli il vero futuro (prossimo) che li attende: smembramento definitivo dell'azienda e privatizzazione.

Ma, come sempre, il vassallo è più realista del Re che -al contrario- espone le sue mire nel modo più palese e dettagliato possibile: aperta la breccia con Mercitalia non si perde un attimo per la creazione di una nuova Newco, quella che riguarderà presto il trasporto passeggeri. Davvero allora non è cambiato nulla?

La domanda è tanto retorica quanto allarmante perché, per chi ancora vivesse su Marte, le Newco sono -non perché lo diciamo noi ma perché è scritto sui libri- una delle più scoperte truffe legalizzate del capitalismo moderno. Una mega-deroga ad ogni vincolo normativo e contrattuale vigente nelle aziende nel migliore dei casi, un efficacissimo strumento di svuotamento finanziario/debitorio nei casi intermedi e, nella peggiore delle ipotesi, una scatola vuota nella quale far confluire dismissioni massicce.

Di questo si tratta e considerare la questione come se fosse un semplice elemento contrattuale serve solo a nascondere il problema. Non è necessario scomodare la letteratura scientifica per capire che per rilanciare un ramo d'azienda (la scusa che dirigenti e firmatari cercano di propinarci) non c'è nessun bisogno di creare una Newco e, anzi, a livello industriale creare un'altra azienda comporta spesso la rinuncia alle economie di scala che scaturiscono -al contrario- dal rafforzamento dell'unità produttiva aziendale (mezzi, impianti, manutenzioni, risorse umane).

È solo ed esclusivamente una questione di opportunità gestionale mirata all'unica cosa che interessa: l'abbattimento del costo del lavoro e la smobilitazione dell'intervento pubblico. Difficile sostenere che un'azienda con una storia secolare, a matrice statale, capillarmente presente sul territorio e con uomini e mezzi abbia bisogno di affidarsi al Codice Civile staccando un ramo d'azienda per rilanciarsi. Molto difficile se si pensa al lungo percorso che ci ha fin qui condotti, fatto di disinteresse verso il trasporto merci, tagli continui e investimenti che dai

Fs, quotazione a giugno Gli advisor entro febbraio

Fs sta -lavorando per creare nel primo semestre di quest'anno la newco della lunga percorrenza. Di fatto è già divisionalizzata in maniera molto perimetrata quindi non è un'operazione troppo complicata. La tempistica prevede di chiudere entro giugno-luglio la costituzione della newco e poi andare a quotazione nella seconda metà dell'anno». Lo ha detto l'ad di Fs, Renato Mazzoncini, Per quanto riguarda gli advisor -faremo una gara adesso», ha spiegato Mazzoncini, «l'idea è di riuscire entro fine di febbraio al massimo ad avere gli advisor finanziari».

primi anni 2000 (dopo la divisionalizzazione di FS guarda caso) si sono fermati rendendo obsoleti i mezzi di produzione (locomotori e carri).

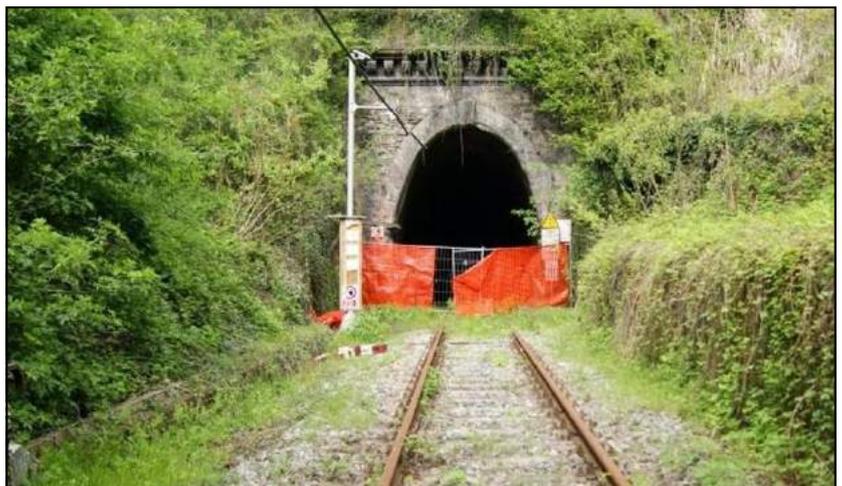
E allora l'obiettivo deve essere chiaro a tutti, da chi è appena finito in questo pericolosissimo circolo vizioso a chi -vedi Trenitalia Passeggeri- ci finirà presto: una Newco è la leva per precarizzare il lavoro peggiorandone le condizioni e sfruttare al meglio il ricatto lavoro-diritti.

La prova del nove si ha solo leggendo le modifiche contrattuali all'orario di lavoro per il settore Cargo/Mercitalia contenute nell'ultimo CCNL oppure la celerità con cui i Macchinisti ormai Mercitalia si sono visti declassare la patente da viaggiatori/merci a solo merci. Siamo ancora sicuri che non sia cambiato niente?

C'è ancora qualcuno disposto a credere alla propaganda dei sindacati che da oltre vent'anni collaborano fattivamente allo smantellamento della nostra azienda?

Davanti ai fatti inconfutabili bisogna trarre l'unica conclusione: mobilitarsi per bloccare l'ingranaggio aziendale-sindacale che ci sta portando in un pericoloso vicolo cieco. ■

CUB TRASPORTI TOSCANA



Mentre il Terzo valico, l'opera più inutile che esista, divora risorse e sprofonda negli scandali della più vergognosa Italia, ora si apprende che le linee da Asti e Alessandria per Bra via Castagnole non potranno riaprire a causa di problemi strutturali della galleria Gherzi: 1047 metri di tunnel dove si verificano infiltrazioni dalla collina. Per questo la tratta venne chiusa nel 2010. Che percentuale di denaro rispetto ai costi della TAV sarebbe sufficiente per costruire una variante e riattivare il collegamento? Risposta scontata, una percentuale bassissima. Ma siamo in ItaliAV, dove le linee che servono davvero ai territori sono chiamate "rami secchi", e i processi piemontesi ai NO tav vanno a marce forzate mentre quelli ai corrotti e grassatori sul binario di precedenza verso la prescrizione.

Mercitalia, persone dopo le cose

Il passaggio societario della Divisione Cargo di Trenitalia S.p.A. nella nuova società Mercitalia Rail S.r.l. (controllata del gruppo FSI), avvenuta con la modalità della cessione di ramo d'azienda e avvalendosi dell'articolo 2112 del codice civile, ha fatto capire, nel solo mese di gennaio, quanto sia già profondo il distacco dalla Divisione Trenitalia. La velocità con cui sono state apportate modifiche sostanziali sia nel personale mobile che nell'organizzazione del lavoro in generale è impressionante. La patente dei macchinisti ha rappresentato, in questo scenario, un confinamento forzato all'interno di una società senza prospettive (una volta che sarà terminato il finanziamento di 1,5 miliardi di euro cosa accadrà?), dove continuano a essere persi contratti su contratti con le industrie e dove non si vedono le tanto sbandierate nuove locomotrici. I macchinisti si sono trovati, loro malgrado, in una situazione grottesca che li ha visti costretti a firmare nell'arco di pochi giorni (durante le festività natalizie e sotto la minaccia di incorrere in pesantissime sanzioni economiche dal 1 gennaio 2017 ndr) il rilascio del certificato complementare Trenitalia e della patente corrispondente. Questa firma ha implicato un declassamento della licenza, nella fattispecie da categoria B1 a categoria B2, vedendo così ridotte le possibilità di trasferirsi nelle Divisioni passeggeri. Le giustificazioni date al personale sono state varie dal *"Tranquilli, se volete passare al trasporto passeggeri non cambia niente, la nuova società fa solo trasporto merci non potevamo fare diversamente"* al commento di qualche zelante istruttore *"Era già troppo la patente che avevate"* fino ad arrivare a un comunicato Mercitalia teso a minimizzare il problema, datato 18 gennaio e formulato in colpevole ritardo rispetto alle firme già poste dal PdM *"Per escludere ogni preoccupazione in ottica di una eventuale, futura, utilizzazione in Trenitalia (o viceversa), le due società hanno previsto, nei propri Sistemi di Acquisizione e Mantenimento delle Competenze per l'attività di Condotta, percorsi di formazione opportunamente semplificati in funzione delle competenze già acquisite"*. Una volta "imprigionati" in Mercitalia S.r.l. i macchinisti hanno visto calare nei turni, senza alcuna contrattazione, buona parte della nuova (disastrosa) normativa. Ad esempio, in base alla lette-

ra w dell'articolo 2.7.5 del contratto di Gruppo FSI stipulato il 16 dicembre scorso, l'azienda ha la possibilità di togliere il diritto al pasto, in cambio di un ticket di 7,70 euro, al personale mobile in contrattazione sui turni. Questa "innovazione" contrattuale non è assolutamente di poco conto perché se aggiungiamo la mancanza della refezione ai danni già provocati alla salute dal lavoro notturno e dai campi magnetici prodotti dai motori (infarti e tumori di vario genere che si vanno ad associare alla progressiva perdita dell'udito dovuta a rumori e vibrazioni) si capisce quanto sia pericolosa questa tendenza all'*efficientamento* produttivo. Inoltre la nuova normativa prevede l'aumento della prestazione giornaliera con modulo mec2 (doppio agente) da 10 ore a 11 ore nella fascia 5.00-24.00, il passaggio da 8 ore e 30 a 10 ore nella fascia 5.00-24.00 col modulo mec3 (equipaggio misto con tpt) e l'introduzione di 10 ore (mec2) nella fascia 5.00-01.00; incremento della prestazione lavorativa nei RFR (che tra l'altro aumentano da 24 ore ad un massimo di 28) che passa da 16 ore complessive a 18 ore e introduzione dei RFR diurni che vanno da uno fisso al mese per arrivare ad un massimo di 3 in caso di ritardo treno in andata. Si prosegue poi con la possibilità di fare 3 notti consecutive, 3 RFR tra due riposi, riduzione delle ore di riposo in residenza da 16 ore a 14 ore (nei turni) e, *dulcis in fundo*, la soppressione dei riposi week end che davano ai disponibili la certezza di avere una fine della settimana in cui era possibile poter programmare un minimo di vita privata. E' giusto ricordare, infatti, che Mercitalia, ereditando dalla Cargo il fardello della disponibilità, continua lo sfruttamento imperterritito del personale fuori turno senza dargli la benché minima speranza di fare il salto di categoria al fine di avere una vita privata con uno straccio di programmabilità). Nonostante le assemblee dei lavoratori abbiano richiesto a gran voce l'allargamento del turno con i treni fuori turno, affidando il mandato alle RSU e dando così respiro ad un continuo assottigliamento della programmazione dei treni, la dirigenza va avanti sulla sua strada con un cinismo disarmante, ben sapendo quanto le convenga tenere i macchinisti in questa sorta di *caporalato legalizzato* dove si conosce il servizio giorno per giorno o addirittura,

vista la riduzione dei capo depositi, dalla sera alla mattina.

La situazione non è certo rosea neanche negli scali ormai semi abbandonati (impossibile non citare Bologna San Donato, passato dal ruolo di "metropoli ferroviaria" al più completo degrado). Quello che colpisce vedendo la situazione attuale è come si è (in)voluta la storia della manovra negli scali, specie se pensiamo a come era gestita fino ad appena una quindicina di anni fa. Abbiamo assistito ad un cambio radicale di un modo di lavorare e di un coordinamento che era di esclusiva competenza Cargo, dove la manovra, il pilotaggio dei treni, la formazione e la verifica erano in mano ad un sistema fatto di esperienze decennali. Adesso invece vediamo scali gestiti da una moltitudine di ditte private, dove la Ser.Fer è l'unica organizzazione che più si avvicina al sistema tradizionale di interfaccia tra PdM e manovra. Ser.Fer a sua volta ha una storia tutta sua: Società dedicata al trasporto e alla manovra di treni merci, concorrente di Cargo nonostante sia una controllata dal gruppo FS e nata per mano di Gian Paolo Gotelli (l'attuale neo AD di Mercitalia ndr), ha rappresentato il classico e nefasto esempio di impresa dedicata a dumping contrattuale, cioè quel sistema che consente ad una azienda di pagare meno il personale che fa lo stesso lavoro di un'altra ditta, adottando un contratto che prevede anche meno diritti rispetto l'azienda concorrente. Se da un lato questa concezione lucrativa di gestione del lavoro ha permesso alla dirigenza di guadagnarci sopra, dall'altro lato i ferrovieri che lavoravano a contatto diretto con i neo assunti Ser.Fer sono stati testimoni della improvvisazione con cui è stata messa in piedi questa nuova società. Purtroppo la fretta con cui questi ragazzi privi di qualsiasi esperienza ferroviaria furono messi a lavorare ha generato quello che era disgraziatamente prevedibile e cioè un incidente mortale in una fase di manovra nello scalo di Livorno Portonovo, ad una manciata di km da Livorno Calambrone. A sua volta in Cargo, una volta dismessa la manovra a Ser.fer e RFI, il personale in esubero è stato oggetto di trasferimenti nel gruppo FS e chi invece è rimasto si è "trasformato" in TPT (tecnico polifunzionale treno) che si alterna tra il viaggiare sui treni e il lavoro a terra negli scali (o

tutte e due le cose insieme...). Questi lavoratori sono sottoposti a uno stress lavorativo enorme se si pensa alle pesanti responsabilità professionali che si sono accumulate nel corso del tempo e che sono dovute ai continui accorpamenti di mansioni. Salta evidente agli occhi come sia inconciliabile quest'organizzazione del lavoro con il profilo della sicurezza visto che Mercitalia trasporta anche merci pericolose.

Tutte questi fattori si uniscono e, se vogliamo derivano, dall'apertura al mercato europeo previsto dai quattro pacchetti ferroviari; a partire dagli anni novanta ad oggi è iniziata la corsa sfrenata al liberismo del trasporto su ferro, sia merci che passeggeri. Prendendo spunto dal terzo pacchetto ferroviario (varato nel 2007) troviamo nella **direttiva 2008/110/CE**, relativa alla **sicurezza** delle ferrovie comunitarie e recepita dal **D.Lgs. n. 43/2011**, il principio che i detentori di carri merci non sono più soggetti all'obbligo di

immatricolare i carri presso un'impresa ferroviaria e sono responsabili della manutenzione dei carri stessi. Tale norma (la Commissione trasporti ha espresso sullo schema parere favorevole nel 2011) aiuta a capire quanto ci stiamo allontanando dal concetto di trasporto pubblico per "viaggiare" in direzione del profitto estremo a discapito della sicurezza. È opportuno evidenziare che il privato non persegue standard di sicurezza ma, per garantire la sua sopravvivenza economica, mira ad un risparmio estremo da questo punto di vista.

In questa fase societaria la patente declassata per i macchinisti, il cambio di matricola dei dipendenti, i depositi dimezzati di personale e la perdita del servizio di carro soccorso per fare economia sul personale specializzato rappresentano le *novità* che più fanno capire la portata e i problemi della neonata Mercitalia. Questi dati, oggettivi e inconfutabili, possono essere recepiti a una prima analisi come

fattori naturali derivanti dal cambio societario ma è sono così, perché in realtà vanno ad identificarsi con i primi passi diretti ad una "ghettizzazione" del personale Mercitalia e che, moralmente, influenzano negativamente sui lavoratori. Senza tralasciare un appunto sui continui controlli di ANSF al personale e le sospensioni automatiche dei lavoratori che s'infortunano (così da mandarli sotto la mutua e risparmiare soldi) vogliamo concludere con una riflessione dirigenziale, tesa ad alzare l'umore del ferroviere troppo concentrato sui problemi *"Certo che condividerà con noi l'orgoglio nell'appartenere alla più grande Impresa ferroviaria merci d'Italia e sicuro del Suo quotidiano contributo nel raggiungimento degli obiettivi, Le auguro buon lavoro."* Se lo dicono loro siamo a posto... ■

Andrea Paolini
CubTrasporti Livorno

DISCIPLINARE: ALLINEATI E COPERTI

Uno degli aspetti più importanti di un Contratto Collettivo riguarda certamente la cosiddetta "disciplinare". Un elemento fondamentale sia sotto l'aspetto strettamente normativo e tecnico sia sotto l'aspetto "politico". Troppo spesso non è l'ambito sul quale cade l'occhio del lavoratore subito dopo la sottoscrizione di un CCNL, probabilmente perché si dà per scontato che le norme sui doveri dei lavoratori, le contestazioni e le sanzioni rispettino anche una logica di tutela.

Non è così: col tempo la "disciplinare" ha smesso i panni della formale elencazione di chiari doveri per assumere i connotati di "strumento" di gestione del personale. Da sistema sanzionatorio delle mancanze a sistema di governo dei processi produttivi. Gli esempi di utilizzo della disciplinare per fini repressivi occuperebbe pagine intere e si dispiegherebbe negli ultimi anni come una triste catena. Le norme sono diventate sempre più stringenti, ambigue e applicabili a tantissime casistiche e -per la natura e le responsabilità del nostro lavoro - la pressione aumenta sempre di più. Anche nell'ultimo rinnovo contrattuale gli esempi non mancano e, spesso, sono modifiche sostanziali nelle loro conseguenze quanto "invisibili" agli occhi meno affinati; certamente i cantori del "non cambia nulla" non si azzardano ad evidenziarle.

Elementi che sottraggono tutto un complesso di tutele per il lavoratore e, conseguentemente, lasciano campo libero all'azienda nel predisporre meglio il ricatto verso ogni pretesa di rispetto delle regole.

L'argomento merita un approfondimento e non mancheremo nel proporlo presto ma alcuni elementi e modifiche rispetto alla già pesante normativa precedente possono dare l'idea dello stringente percorso sanzionatorio che si sta portando avanti. Ne prendiamo alcuni a titolo esemplificativo. Una delle casistiche più ricorrenti come la malattia subisce una fine modifica riguardo l'obbligo di comunicazione all'azienda: depennata la precedente dizione *"di norma prima dell'inizio dell'orario di lavoro"* rimane *"il lavoratore malato deve comunicare all'azienda prima dell'inizio del suo orario di lavoro"*. Un evidente assist al proliferare di sanzioni che, nel caso, avrebbero lo scopo di scoraggiare l'utilizzo di questo istituto.

Nella comunicazione di infortunio sul lavoro si passa dal termine di 24 ore all'obbligo di comunicazione immediata; questo rende impossibile per il lavoratore aprire pratiche di infortunio quando lo stesso riguarda danni inizialmente sottovalutati, sottovalutabili o che si acquiscono nel tempo. In pratica si penalizza fortemente il lavoratore, costretto così nella maggior parte dei casi a dichiarare stato di malattia anziché infortunio, a doppio vantaggio dell'azienda che, tra l'altro,

finisce per derubricare molti infortuni in normali malattie con evidente utilità anche economiche.

Per quanto riguarda il trasferimento "d'ufficio" del lavoratore (mobilità individuale art.51 CCNL AF e relative pesanti sanzioni per il rifiuto) si elimina il vincolo per l'azienda di fornire qualificate e specifiche motivazioni a giustificazione del provvedimento. Le conseguenze sono facilmente intuibili, anche in considerazione dell'attuale situazione in cui l'azienda ha già ampiamente dimostrato di far uso di trasferimenti individuali coatti ai fini di raggiungere obiettivi meramente produttivi (chiusura impianti, mancanze in organico etc). Situazioni che certamente si verificheranno sempre più spesso nelle continue fasi di "riorganizzazione" ma che, purtroppo, potranno verificarsi - in assenza di vincoli - anche per instaurare un clima ricattatorio verso i lavoratori.

L'analisi, seppur parziale, tende ad evidenziare come ogni cambiamento delle norme disciplinari tende a stringere le maglie e creare un recinto nel quale il lavoratore perde strumenti di tutela e, inevitabilmente, deve coesistere con l'incertezza e la "paura". In fondo l'obiettivo finale è proprio questo e l'assenza di ogni tipo di contrasto da parte dei firmatari non fa che acuire il senso di isolamento del personale, rincarando fatalmente la dose. ■

CUB TRASPORTI TOSCANA

CONTR-ACT

Un aspetto che non è stato per niente messo in evidenza, non a caso, prima e dopo la firma del **rinnovo del CCNL dei Ferrovieri del Dicembre 2016** è che il Decreto Legge n° 23/2015, il devastante **Jobs Act** (e i suoi decreti attuativi) entra a pieno titolo in vigore nella costituzione del rapporto di lavoro dei ferrovieri.

Questo significa che, pur rimanendo il contratto a tempo indeterminato "la forma comune dei rapporti di lavoro", come recita il punto 1 dell' Art. 17 del nuovo CCNL, lo stesso diventa un **contratto a tutele crescenti** e quindi, oltre a tutto quello che è previsto nei primi tre anni di assunzione dal punto di vista della diversa contribuzione e retribuzione, il ferroviere neo assunto non sarà più sottoposto al regime dell' **Art. 18 della Legge 300/1970 (Statuto dei Lavoratori)** che tutelava il lavoratore sottoposto a un licenziamento illegittimo, garantendone la riassunzione e non un semplice risarcimento come previsto invece ora dal Jobs Act.

Inoltre il Jobs Act favorisce l'applicazione di tutta una serie di contratti di lavoro a tempo determinato, che nel CCNL dei Ferrovieri sono regolati dall'Art. 19. Nello stesso, nel nuovo punto 8 viene definito "Le parti concordano di mantenere, previa clausola apposta nella lettera di conferma, la normativa sui licenziamenti illegittimi prevista dall'Art. 18 della legge 20 Maggio 1970, n. 300 e s.m.i., previgente a quella di cui al D.Lgs n. 23/2015, al personale assunto in data precedente al 7 Marzo 2015 con contratto di apprendistato e il cui rapporto di lavoro sia stato confermato al termine del periodo di apprendistato. Il mantenimento della normativa di cui al suddetto articolo 18 è altresì assicurato, previa clausola confermativa apposta nella lettera di cessione, nei confronti dei lavoratori già in forza al 7 Marzo 2015 che siano interessati da cessione di contratto ai sensi dell'art. 1406 e seguenti del codice civile."

Quindi diventa a regime che sia il Ferroviere assunto a tempo indeterminato che quello assunto a tempo determinato dopo l'entrata in vigore del Jobs Act non godranno più delle tutele previste dall' Art. 18:

nella stessa azienda FSI saranno presenti quindi lavoratori soggetti al nuovo regime perché assunti dal 7 marzo 2015 in poi e lavoratori soggetti al vecchio regime in quanto assunti prima di tale data, venendosi a creare una differenza generazionale enorme di tutele tra lavoratori che svolgono la stessa mansione.

Ma si poteva fare di più. Dopo l'entrata in vigore del D.L. 23/2015 in diverse contrattazioni, dove si è voluto riconoscere il valore dell'Art. 18, è stato possibile **disarticolare il Jobs Act**. Tramite accordi sia aziendali che nazionali, per alcune categorie di lavoratori o per singole aziende, si è riusciti a "sterilizzare" il

Jobs Act ottenendo assunzioni, garanzie occupazionali in cambi di appalto, in cessioni/affitto di rami di azienda o in stabilizzazioni di contratti a termine, mantenendo le garanzie dello stesso Art. 18.

Ha iniziato l'industria farmaceutica svizzera Novartis, che ha assunto 13 lavoratori specializzati con cessione di contratto da altre consociate del gruppo mettendo nero su bianco la scelta di non applicare nei loro confronti il contratto a tutele crescenti. Seguita dalla svedese Trelleborg, azienda di pneumatici di Tivoli, che ha firmato un accordo per 69 nuove assunzioni alle

quali saranno garantite le tutele dell' Art. 18, non cedendo alle minacce di Confindustria di una eventuale espulsione dall'associazione. Notare che quelle citate finora sono tutte industrie straniere, proprio quelle che ci raccontavano che non investivano in Italia perché spaventate proprio dalle tutele della Legge 300. Nel contratto con The International School of Europe di Milano è scritto che si conviene per i lavoratori assunti nel periodo di vigenza dello stesso varranno le medesime condizioni relative ai licenziamenti in vigore prima delle norme sul contratto a tutele crescenti. Nel verbale di accordo tra Ducops Service Soc. Coop. (appalti Esselunga) e sindacati si riporta che ai lavoratori assunti con decorrenza 16/04/2015 si continueranno ad applicare le tutele contro i licenziamenti illegittimi di cui all' Art. 18. Sono seguiti decine di accordi e nuovi contratti che dimostrano che **chi assume in deroga al Jobs Act non è fuorilegge**. Si è pronunciata in materia pure la Corte di Cassazione, sostenendo che il Jobs Act non cancella la disciplina precedente ma si limita a fornire alle aziende uno strumento in più e l'Art.

18 può, nella contrattazione collettiva e individuale, rientrare come norma di miglior favore.

Per il CCNL dei Ferrovieri, invece, non è stato fatto nessun tentativo di disapplicare anche solo parzialmente il Jobs Act relativamente alle assunzioni a tempo indeterminato con tutele crescenti. Il tentativo non è stato fatto nemmeno da quelle forze sindacali firmatarie, come la CGIL, che si sono schierate apertamente contro il Jobs Act tanto da raccogliere le firme per tre referendum abrogativi dei principali punti dello stesso (Art. 18, Voucher, responsabilità in solido dell'azienda appaltatrice, in caso di violazioni subite dai lavoratori.) di cui il primo, quello sull'Art.18, non ammesso dalla Corte Costituzionale. Tra l'altro la semplicità delle motivazioni adottate dalla stessa Corte per il respingimento del quesito relativo alle norme sulla cancellazione dell' Art.18, nelle quali si contesta la presentazione di un referendum propositivo e quindi non ammissibile poiché i referendum possono essere solo abrogativi, fanno nascere quanto meno qualche dubbio sulla reale volontà della CGIL, a cui non mancavano sicuramente pareri di esperti giuristi per la preparazione del quesito, di portare veramente all'ammissione il referendum sull' Art. 18.

Si è lasciato quindi che, senza alcuna opposizione, il Jobs Act, con tutte le sue diverse articolate normative, entrasse all'interno del nuovo CCNL dei Ferrovieri, smantellando le tutele precedenti e rendendo precari tutti i nuovi assunti, consegnandoli a un rapporto di lavoro condizionato dall'incertezza del diritto al posto, lasciandoli completamente ricattabili sulla rivendicazione di diritti rischiando altrimenti la cessazione del rapporto di lavoro. Con la benedizione di chi in teoria si professa paladino della difesa dei diritti e in pratica permette, nella sottoscrizione di accordi e contratti, l'abolizione di quelle tutele patrimonio della classe lavoratrice italiana come l'Art.18. ■

Legionella a Ventimiglia

Il 7 febbraio è stato chiuso il Ferrotel di Ventimiglia in quanto nel corso di controlli in stazione è stata riscontrata la presenza del batterio della legionella nell'acqua di stazione con valori superiori alla norma.

Chiusi anche i bagni e bloccate le fontanelle.

LE PAROLE DEL CONTRATTO

Addì 16 dicembre 2016 in Roma alla presenza di: Agens / CGIL-CISL-UIL-UGL-FAST-ORSA / Ancp-Uniferr-Legacoop-Confindustria è stato sottoscritto un accordo per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità/ Area contrattuale attività ferroviari....

-- Decorrenza e durata

"Il presente CCNL ha durata TRIENNALE (!) ma scadrà il 31 dicembre 2017" *Di fatto è valido un solo anno! Bravi, tutte le garanzie propagandate sono a breve termine; fra un mese ci risiamo per i prossimi smantellamenti, il coltello che affonda.*

-> Premessa

"Con la sottoscrizione del presente accordo ... le parti, recepiscono e danno attuazione ... agli Accordi Interconfederali del 10 gennaio 2014 (TESTO UNICO DELLA RAPPRESENTANZA che disciplina le modalità della rappresentanza e della contrattazione): *Accetto che esista, sindacalmente, solo chi ha già fatto il patto di reciproco riconoscimento con il padronato e ne accetti il modo di pensare, come si capisce dalle parole chiave presenti nel paragrafo*

"...efficientamento aziendale ... riassetto industriale allo scopo di modernizzare il sistema di relazioni industriali e in linea con le dinamiche del processo di liberalizzazione in atto ... perseguimento degli obiettivi di crescita dei livelli di competitività, flessibilità, efficientamento e produttività delle imprese..."

E proseguono, imperterriti, negli altri paragrafi:

-> Osservatorio

a) ... "del mercato e della produzione"

b) ... "mercato di riferimento"

c) ... "opportunità di mercato"

d) ... "andamento della normativa"

e) ... "dinamiche congiunturali ... mercato internazionale"

f) ... "mercato del lavoro"

g) ... "dinamiche evolutive connesse alla innovazioni"

h) ... "previdenza complementare"

-> Pari opportunità

... "caratteristiche del mercato del lavoro"

... "agevolare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro"

-> Sicurezza

... "scenari evolutivi del mercato del trasporto con riferimento al quadro istituzionale conseguente ai processi di liberalizzazione e alle strategie competitive"

... "andamento dei livelli occupazionali e del mercato del lavoro"

... "politiche produttive in relazione ai mercati"

... "linee, tipologie e entità dei lavori da dare in appalto"

... "politiche di incremento della redditività aziendale"

-> Contrattazione

... "obiettivo di collegare incentivi economici a incrementi di produttività ... redditività ...

di efficacia ... ai fini del miglioramento della competitività aziendale ... risultati legati all'andamento dell'impresa"

Un ripetuta sottomissione culturale al Dio Mercato, con tutti i sacrifici da tributare, fatti di produttività, flessibilità, competitività, liberalizzazioni

-> Diritti sindacali

"Trattenute sindacali in busta paga, affissioni, permessi sindacali, RLS rappresentanti alla sicurezza, assemblee, locali sindacali ... Spettano solo alle organizzazioni sindacali brave, quelle che hanno sottoscritto il Testo unico della rappresentanza" *Democratici!*

Art.16 - Appalti, cambio appalti e trasferimenti d'azienda

Su cosa dare in appalto, fanno testo le decisioni dell'Osservatorio congiunto tra Azienda e OOSS firmatarie, che quindi accettano, da CCNL sottoscritto, di essere complici alla forma di privatizzazione chiamata *esternalizzazione*. Ma non solo partecipano alla creazione degli appalti, essi stabiliscono anche che NON necessariamente siano appalti ricadenti in nel CCNL delle Attività Ferroviarie (Mobilità)

1) Appalti

punto 1.3 - ... "nonché all'applicazione del CCNL del settore merceologico DI RIFERIMENTO".

punto 1.5 - ... "applicato il PRESENTE CCNL"

Quindi, chi ad oggi non ha CCNL Attività Ferroviarie (ad es. settore NTV Italo) continua a non averlo; chi era nel Presente CCNL e lo ha perso (con avallo delle OOSS *rappresentative*) come i lavoratori dei Depositi bagagli, Grandistazioni o quelli delle portinerie Ferservizi, resta nei contratti merceologici diversi e sfavorevoli; anche i lavoratori di settori in cui non si arrivasse ad accordi condivisi, sono destinati al CCNL del settore merceologico di riferimento.

2) Cambio appalti

punto 2.3

"Al fine di tutelare l'occupazione, in occasione dei bandi di gara, si considera il bacino complessivo dei lavoratori inseriti

UNA VOLTA
DISSI AD UNA RAGAZZA
CHE LAVORAVO PER IL "SERVIZIO
UNIVERSALE". LEI RIMASE MOLTO
COLPITA DA QUESTA COSA! PENSAVA
CHE SI TRATTASSE DI UN'AGENZIA
SPAZIALE O QUALCOSA DEL GENERE!
COSÌ, PUR DI USCIRE CON LEI, GLIELO
LASCIAI CREDERE! MA DOPO POCO
MI LASCIÒ! DISSE CHE I MIEI TURNI
ERANO TROPPO LUNGI PER
GIUSTIFICARE UN SEMPLICE
ALLUNAGGIO!



M A R C H I O

negli elenchi ... che abbiano lavorato DA ALMENO NOVE MESI nelle medesime attività oggetto di gara".

Tradotto significa che la tutela del posto di lavoro, comunemente detta Clausola Sociale, copre solo i lavoratori con oltre nove mesi di anzianità nel settore, in attività che vanno a gara: quindi, se fai un lavoro che non è inserito nel bando, anche se *anziano* rischi il posto.

- "La disciplina di cui all'Art.1 del Decreto Legge 23/2015 si intende applicata ai lavoratori che hanno instaurato un rapporto di lavoro nel settore a partire dalla data di entrata in vigore del citato DL".

Tradotto significa che: Disposizioni in materia di contratto di lavoro a tempo indeterminato a tutele crescenti (previste dal Decreto chiamato JOBS ACT, garanzie di salvaguardia da licenziamenti arbitrari, previste dall'Articolo 18 dello Statuto dei Lavoratori) riguarderanno i lavoratori assunti nel settore dalla data del 7 marzo 2015. La data di applicazione è nella stessa legge, non si è operata alcuna modifica negoziale (possibile). Separare i vecchi (salvati) dai nuovi (colpiti) è dividere i lavoratori, pratica che consente, forse di avere voti favorevoli al referendum di accettazione del CCNL, ma è consegnare altro potere discriminatorio e ricattatorio, ai padroni e ai loro capetti nei luoghi di lavoro. ■

FERROVIERI SMARRITI ED UN PIANO BEN CONGEGNATO

Tante, forse troppe, parole si stanno spendendo a seguito della firma dei nuovi contratti delle attività ferroviarie ed FS. Leggere i comunicati dei sindacati firmatari è come leggere i reportage di guerra degli inviati cosiddetti embedded: passa solo la verità che si vuol far vedere quella col visto delle sezione propaganda delle truppe occupanti, quella che costruisce il fantoccio del nemico per produrre accanito consenso alla sua distruzione, quella che distrae spostando le attenzioni su falsi bersagli, quella che minimizza o denigra, oppure utilizza vittime prefabbricate per aizzare gli animi dei telespettatori.

Non deve esistere più per loro il Ferroviere medio, quello che porta in sé i rudimenti della sua dignità di lavoratore, la consapevolezza di essere un semplice salariato e, di conseguenza, la voglia di carpire quegli elementi che mancano al ragionamento che, comunque, vuole sviluppare. Da lì una certa inclinazione alla mobilitazione e al dissenso. Tutto ciò purtroppo sfuma, eroso da una "mobilitazione padronale" che, tramite le leve governative, e con la collaborazione sempre sollecitata dei sindacati firmatari, si è snodata negli ultimi decenni.

Gli strumenti non si connotavano più in modo brusco e diretto ma si trasformavano in operazioni a tutto campo, cogliendo non più singoli obiettivi tattici ma più ampi spettri strategici.

Il segno delle ultime conquiste della massa lavoratrice dava, paradossalmente, lo spunto per la prima azione controriformatrice: la concertazione. Nella narrazione del potere politico, imprenditoriale e sindacale si trattava di una leva per le necessarie riforme al mondo del lavoro; tutto nel segno dell'efficienza produttiva che, come concetto, riempiva i media di regime, le lunghe e paternalistiche teorie padronali e, ancor più tristemente, contaminava col proprio lessico le discussioni nelle sedi confederali. Erano tempi in cui, anche globalmente, il conflitto fra capitale e lavoro doveva cambiare segno, riportando il profitto e gli interessi di pochi al centro del dibattito e i diritti del lavoro fatalmente ai margini. Senza strappi ma con costanza e decisione, quindi con le

leggi dei governi amici, la fermezza del capitale ed il sindacato confederale incaricato di eludere la discussione fra lavoratori ed il loro protagonismo. Nulla lasciato al caso: i primi provvedimenti legislativi di precarizzazione del lavoro, le prime "privatizzazioni" come forma embrionale di delocalizzazione e, non ultimi, gli accordi interconfederali sulla rappresentanza sindacale e sul diritto di sciopero che mettevano i primi bavagli al dissenso delle masse. I risultati di questa prima fase li abbiamo ora sotto gli occhi sotto forma di storia recente e di contratti a perdere: un diritto o un settore alla volta, senza strafare ma con decisione. Ed ogni volta la propaganda sindacale smorzava i toni mostrando sì la vera natura collaborazionista ma mascherandola con il solito falso realismo.

Nel frattempo si chiudevano gli occhi sull'opera di smantellamento delle aziende pubbliche e dei servizi sociali, smantellamento necessario ai padroni ed al loro profitto per diventare i dominus incontrastati. Mentre i rappresentanti confederali si riempivano la bocca di stupidi concetti come "riformismo", i loro burattinai continuavano a dividere i lavoratori ed a precarizzarli.

Arrivando alle cronache degli anni più recenti si andavano aggiungendo ulteriori accordi liberticidi della vera rappresentanza sui luoghi di lavoro che seguivano, e spesso anticipavano, legislazioni sempre più inique e stringenti per i lavoratori; sempre nuovi ingredienti si aggiungevano alla pozione letale perché sempre più vicino era il traguardo: il capitale stava sferrando l'ultimo colpo al lavoro e tutti gli attori in commedia recitavano al meglio la loro parte. Arriviamo ai giorni nostri: il padrone getta la maschera ponendo al centro di tutto il profitto, i governi amici stendono un tappeto rosso fatto di leggi a dir poco precarizzanti e gli ormai falsi sindacati firmatari, a beneficio loro e del bene supremo che tutelano (il profitto), cercano e trovano -con lo scontato avallo di governi e associazioni padronali- la blindatura di un accordo sulla rappresentanza talmente scandaloso da ricordare i periodi più bui della nostra storia. Missione compiuta.

Cosa rimane della massa lavorativa? Rimane una massa disorientata, vittima di una precarietà estrema già presente nella maggior parte del mondo del lavoro ed in ascesa nel resto. Rimane un ricatto senza scrupoli che miete migliaia di vittime nella forza lavoro e, allo stesso tempo, accresce le fila di lavoratori costretti ad accettare tutto pur di lavorare. Rimane la vile bugia che i confederali continuano a tessere prospettando, ora si nel vecchio ruolo che era inizialmente del padrone, l'ineluttabilità del peggio, il rischio che il lavoro stesso svanisca, la soluzione di accettare ogni condizione pur di vivere. Se all'inizio di questa triste storia ancora si distinguevano gli attori, ora padrone, governo e sindacato di fondono in un'unica forza senza più veli e scrupoli. Stessi discorsi, stesse ambizioni autoreferenziali, stesso obiettivo: deprimere il lavoro per accrescere il profitto, accrescere il profitto per renderlo slegato dal lavoro e materializzarlo in vero e proprio potere politico e sociale.

Un fronte che non ha più timori di rendersi palese, nelle pretese aziendali e nella propaganda sindacale che utilizza ormai al 100% gli stessi concetti che in un passato ormai lontano pretendeva di combattere. Questa è storia, passata e recente, storia della regressione dell'intero mondo del lavoro e storia del piccolo mondo che vivono i ferrovieri. Perché c'è questo dietro i quattro spiccioli che ci vengono a pubblicizzare, dietro una Ferrovia ormai spezzettata in tante società e tanti piccoli mondi ricattabili, dietro un contratto che toglie diritti e futuro in sequenza ai lavoratori di ognuna di queste società, dietro interi settori spezzettati in mille piccoli appalti senza diritti e regole, dietro condizioni di sicurezza e lavoro sempre più pesanti. Sempre con la stessa strategia: un pezzo per volta, un settore per volta, un elemento contrattuale per volta. Sfruttando la stanchezza e la rassegnazione di quei Ferroviere che non riescono più a considerarsi una categoria e che sentono dai lato rappresentanti solo parole che incitano a guardare il proprio piccolo interesse demonizzando chi parla di solidarietà e mobilitazione. E ci ritroviamo all'ultimo passo prima del definitivo smembramento di una grande azienda pubblica e delle migliaia di lavoratori che ne facevano parte. Se vogliamo aprire gli occhi è questo quello che abbiamo davanti, azienda e sindacati firmatari ci hanno messi uno in competi-

zione con l'altro, in modo alternato per evitare di farci sentire tutti insieme sotto attacco. Dopo la divisionalizzazione di FS, la parcellizzazione e le esternalizzazioni selvagge di RFI, le tante Divisioni in Trenitalia con l'abbandono di fatto del concetto di servizio pubblico, il risultato sono stati gli ultimi tre disastrosi contratti. Sempre, come detto, colpendo un bersaglio per volta. Ora, nel 2017, è toccato ai colleghi di Cargo pagare un dazio pesan-

tissimo a questa vergognosa politica, ad altri è già toccato e presto ad altri toccherà.

Ma ora chi vuol ripartire dalla storia e dai fatti non ha più alibi "politici" perché l'opera di padroni e sindacati è quanto di più evidente ci possa essere; non deve più attendere il dispiegarsi degli eventi perché si vive un'azienda preta dei concetti di profitto, precarietà e abbattimento dei diritti. Non ha altro da fare che

ragionare su cosa deve tornare ad essere un Ferroviere: un salariato che deve portare in se almeno i rudimenti della propria dignità di lavoratore e della solidarietà fra lavoratori; questo è l'antidoto contro i dogmi padronali e la squallida propaganda confederale e, sconfitti questi due tarli, il futuro non potrà che essere migliore. ■

CUB TRASPORTI TOSCANA

GLI ASSENTI HANNO SEMPRE TORTO

Già l'aumento da 36 a 38 ore di lavoro settimanale, contenuto nel precedente CCNL, -anche assumendo inalterata la produttività, ma così non è- comportava l'eliminazione di 1 posto di lavoro ogni 19. Nessun giovane rimasto nel purgatorio della disoccupazione poteva elevare le proprie rimostranze a chicchessia, sede governativa o sindacale. Quando un dipendente compie straordinario programmato tiene a casa un altro virtualmente a lavoro. A chi si rivolgerà questo, non certo interpellato? quale ragione potrà richiedere alla giustizia sociale, se condannato in contumacia? La profusione di ticket-restaurant, condotti ad essere oggettivamente percepiti come salario accessorio, ha già chiuso oltre la metà delle mense aziendali con eliminazione dei relativi posti di lavoro, portato al disimpegno contrattuale delle aziende sulla individuazione nei turni delle reali fruibilità dei pasti a convenzione; quanto ancora alla prossima equiparazione netta, peggiorativa, fra ticket e convenzione-pasto stessa? Ma soprattutto a chi potranno chiedere conto della propria inoccupazione i dipendenti delle mense? Siamo sicuri che alla loro condizione debbano arrendersi come il processo oggettivo che sostituisce il braccio meccanico a quello umano? Il loro lavoro è scomparso in un articolo contrattuale peggiorativo, il loro salario in un rivolo di ticket elettronici spacciati per "aumenti" nel salario dei fruitori: si è tolto ai molti per concentrare sui pochi rimasti.

Col nuovo CCNL FSI aumenta la quota di cosiddetto *welfare aziendale*, già introdotto nel precedente: 100 euro/anno per spese famigliari di accudienza, da 75 passa a 100 l'assistenza sanitaria integrativa, 100 di posizione contributiva sul fondo previdenziale di categoria Eurofer aumentati della quota non fruita dei primi. I firmatari hanno gioco facile a presentare questo capitolo come conquista. Eppure il passaggio non è complicato da capire. La sottrazione di finanziamenti alle casse della previdenza sanitaria pubblica viene resa accettabile dalla compensazione contrattuale. Se la Sanità non copre o rende impraticabili le prestazioni, se l'assistenza a malati e anziani ha costi proibitivi, se il comune non offre posti presso gli asili nido, non preoccupiamoci, ci pensano aziende e sindacati, il nuovo CCNL ci viene incontro col contributo. Soldi. Grazie. Se non fosse che pensionati e disoccupati (licenziati), interinali, precari etc. ne sono esclusi. Il movimento di fondo da comprendere consiste nel progressivo trasferimento di diritti costituzionali della cittadinanza dalla sede pubblica di erogazione a quella negoziale. Una privatizzazione dei diritti. Con i risvolti di attaccamento ai propri privilegi da parte dei pochi beneficiati di contro all'esclusione di tutti gli altri. Cos'hanno da dire i molti? do-

ve? a chi? si troveranno semplicemente davanti un meccanismo impersonale che dichiarerà piano piano l'insufficienza delle casse pubbliche, la necessità di attivare assicurazioni private... "mandi una raccomandata all'ufficio relazioni col pubblico".

Con Eurofer, dove è chiara la finalità supplementare all'INPS e da dove forse in un futuro arriveranno *brillanti soluzioni per la categoria* all'aumento dell'età pensionabile, CGIL-CISL-UIL-ORSA-UGL-FAST hanno rimpinguato le casse che gestiscono direttamente rendendo la voce stipendiale di conferimento obbligatoria, ora che gli sgravi non ci sono più e dopo che cessione TFR e pensione complementare non avevano dato i risultati da loro sperati in termini di adesioni. Tutti questi dispositivi di complemento aumentano l'alleanza materiale della dipendenza lavorativa, la (falsa) saldatura di interessi tra fini aziendali e destino individuale del lavoratore. In direzione opposta dei ragionamenti quando si cita il "salario di cittadinanza" come ciò che affranca alla base dallo *stato di bisogno*, il capitolo welfare contenuto nei ccnl realizza per il lavoratore di quel comparto un inserimento sociale diversificato e prezioso al di là del mero salario: pensiamo alla diversa tipologia di copertura assicurativa sanitaria nei contratti di lavoro individuale negli USA, ma non sarebbe difficile immaginare una serie di benefit di complemento che sostituiscono un servizio pubblico. Si ottiene un'appartenenza multistrato alla classe sociale, con impliciti conflitti tra chi sta sopra e sotto e svantaggio complessivo per tutti, a partire da una confusione nella capacità di autorappresentazione appunto come classe.

Ma i lavoratori sono anche cittadini, non nel senso *civile astratto* ma in quello per cui sono accumulati nel loro sussistere sociale e nel quale ciascuna categoria opera una sottrazione di risorse per mezzo dei welfare di settore; in definitiva sottraggono a se stessi, ai propri famigliari, alle proprie generazioni successive che stentano ad entrare nell'autonomia che il lavoro procura.

La spaccatura sociale è evidente, l'introduzione di trattamenti in conflitto fra parti dello stesso corpo sociale pure. Quando potranno parlarsi? La votazione SI al referendum sul CCNL -ferroviario o metalmeccanico quale che sia- ha visto in questo senso una minoranza che condannava di volta in volta una maggioranza (oltre il grave assenso nello specifico ferroviario ai danni dei ceduti come ramo). Salvo, al giro di giostra successivo, trovarsi parte della maggioranza depauperata da un nuovo *gruppo*. Una moltitudine muta, sempre assente e per questo già in torto. ■

Patente A4: soccorso al cadavere

Nel nuovo CCNL firmato a dicembre 2016, è prevista, attraverso circa 159 ore di "formazione", la patente A4 per il Capotreno e il Tecnico Polifunzionale (al trasporto merci) per il soccorso al Macchinista-Solo in caso di malore. Tale "patente" consiste nell'abilitare il Capotreno/TPT a condurre il treno nella prima località idonea a permettere, appunto, il soccorso al collega che non è più in grado di guidare. Per non esserlo, significa che sta veramente molto male. Il Capotreno, che non viaggia normalmente in cabina a fianco del macchinista, se non nei casi di equipaggio ad agente unico al trasporto regionale, e tantomeno mantiene giornalmente in esercizio l'abilitazione alla condotta, deve in rapida sequenza:

- 1) rendersi conto di cosa accade e recarsi in cabina di guida;
- 2) valutare se può (e deve?) eseguire le prime operazioni salvavita;
- 3) intanto contattare il gestore della circolazione in tale situazione di fortissimo stress emozionale (se non addirittura panico), chiedere mezzi di soccorso in località adeguata;
- 4) scambiare gli M40 per procedere in regime di interruzione di circolazione ed attendere quindi che la tratta sia sgombra completamente;

5) condurre il treno (spostando il collega dal posto di guida?) a 30 km/h, mantenendo il sangue freddo necessario... nonostante tutto.

La sola descrizione è sufficiente per comprendere che il tempo necessario e le condizioni occorrenti non sono compatibili con... la vita. Infatti, senza parlare dei viaggiatori e delle altre interferenze che in quei frangenti si affastellano, molti dei doveri elencati sono in conflitto e forse neanche procedurabilizzabili, per come dipendano dalle diversamente infinite circostanze: continuare il massaggio cardiaco o spostarsi alla plancia lasciandolo in fin di vita? lasciare la cabina in cerca di un microfono e quindi di un eventuale altro aiuto (medico, infermiere, macchinista etc) o protocollare i moduli sulla circolazione? monitorare e prestare soccorso oppure fare il check delle strumentazioni? leva del potenziometro e visuale sgombrata o descrivere le condizioni progressive del collega (GAS: Guardo-Ascolto-Sento) al 118? In definitiva, nel malaugurato caso di aggravamento, sarà sempre facile trovare qualcosa in cui, colui che doveva compiere tutto, ha mancato e che poteva fare (e lo diventa a posteriori col referto in mano). Siamo sicuri che sia una soluzione, anche a dispetto del "meglio che niente", "meglio che prima"?

Di fatto i sindacati firmatari hanno tolto dalle mani dell'azienda la "patata bollente" del soccorso al Macchinista-Solo alla guida! Le sentenze vinte al riguardo (Bellantoni, Corvino-Galante e Lorenzoni)

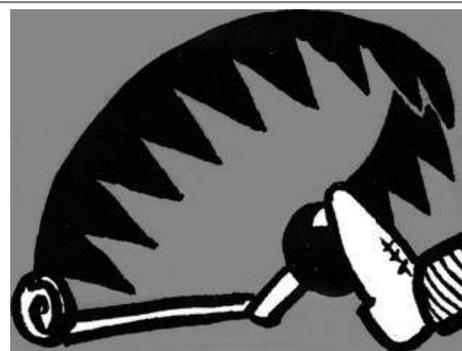
e i coinvolgimenti giudiziari di dirigenti (il 25 gennaio si è tenuta presso il Tribunale di Roma la prima udienza del processo a carico dell'ex AD di Trenitalia Soprano, e di Granieri, responsabile del settore "Frecce" ai quali il PM Pietro Polidori contesta la violazione di una serie di norme connesse alla sicurezza sul lavoro) hanno messo alle strette FSI, data l'evidenza, dopo l'accordo del 15 maggio 2009, dell'impossibilità che giungano a soccorrere il macchinista, in ogni punto della linea, nei tempi brevi stabiliti. La patente A4 è il tampone offerto per puntellare la decisione aziendale di lasciare un uomo solo alla guida del convoglio. Allo stesso tempo gli artefici contrattuali hanno trovato su chi scaricare le responsabilità nel caso, purtroppo assai plausibile visto il contesto, che purtroppo per il macchinista sia troppo tardi.

Sottraiamoci dal renderci complici di questa gravissima congettura! Il nostro collega macchinista può essere soccorso solo da un altro macchinista in grado di condurre il treno e raggiungere immediatamente presidi sanitari! Ed allo stesso tempo non dobbiamo permettere che il Capotreno/TPT diventi il capro espiatorio in una situazione insostenibile e folle, dove sarebbe comunque facilmente trovata "la mancanza" per addossargli le colpe. Le colpe all'operatore anziché su chi imposta un'organizzazione del lavoro che, avendo come priorità ragioni economiche di riduzione dei costi, non elimina il rischio alla fonte. ■

ROMA 14/12/2016: Convocazione RLS presso la Commissione Interpelli Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, Consegna relazione "vigilante", relativo agli interpelli sull'argomento, di Cub, Cat e Fer

Come sapete da un pó di tempo a questa parte stiamo subendo il tentativo di reintrodurre dalla finestra ciò che é uscito dalla porta, ossia il "vigilante", meglio conosciuto come "uomo morto" (rende meglio l'idea...), imposto dall'Ansf alle imprese ferroviarie, alla base di mille scontri tra OS e azienda, nonché oggetto di numerosi interventi delle Asl che ne evidenziarono criticità relative a monotonia-ripetitivita'-distrazione delle operazioni eseguite **che potrebbero distogliere l'attenzione del conducente dalle sue normali mansioni**" (agire sul relativo

pedale ogni 30/55 secondi). Tali criticità, portarono all'emanazione della cosiddetta "Direttiva Bianchi" (con conseguente introduzione del commutatore "EVIG", per permettere al macchinista di escludere sempre il vigilante, ad esclusione di precise situazioni di degrado, lasciando al pedale la sola funzione di controllare la "presenza del macchinista" esclusivamente all'atto del movimento del convoglio). Oggi (o meglio, già da un pezzo...) sono tornati alla carica introducendo i cosiddetti punti di reiterazione, in grado di azzerare il conteggio dei 55' (o 30'), agendo sulle



relative apparecchiature/pulsanti/leve (es. leva di trazione, freno, sabbiere, commutatore fanali ecc), allo scopo (secondo l'azienda) di ridurre la frequenza di utilizzo del pedale e rendendo NON escludibile l'apparecchiatura stessa.

Questa "innovazione" (si fa per dire) é stata introdotta senza un'opportuna (e legislativamente prevista) approfondita valutazione preventiva del relativo rischio (ultimo caso a Milano, sugli ETR 610 senza nessuna informazione esaustiva al

personale e, manco a dirlo, senza formazione alcuna in merito).

Recentemente, la Cub Trasporti e il Cat hanno presentato due distinti interpellati, su questa problematica, alla relativa commissione del ministero del lavoro prevista dal decreto 81, chiamata ad esprimersi sui seguenti punti:

- **definizione del concetto di 'vigilanza';**
- **adeguamento (una volta definito il concetto di "vigilanza") dei relativi dispositivi, alle innovazioni tecnicamente realizzabili, nel rispetto di principi relativi alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori.**

**Piccola postilla: La commissione interpellati del ministero del lavoro, ha tra i suoi compiti quello di "esaminare i problemi applicativi della*

normativa di salute e sicurezza sul lavoro e formulare proposte per lo sviluppo e il perfezionamento della legislazione vigente" e i suoi

pronunciamenti hanno valore di orientamento interpretativo delle norme del D.Lgs. 81, per la loro applicazione da parte degli Organi di Vigilanza competenti in materia.

In data 25/10/2016, 60 (sessanta) Rls hanno formalmente chiesto alla suddetta commissione di poter essere ascoltati in merito alla reintroduzione dell' "uomo morto", offrendo il proprio contributo in relazione agli interpellati sopra citati (+un altro presentato dalla Fercargo) e sono stati convocati giorno 14/12/2016 a Roma presso i loro uffici.

All'incontro erano presenti il presidente Giuseppe Piegari, il dott. Petrioli del coordinamento tecnico delle regioni, l'ing. Antonella Milieni, l'ing. Claudia Mancuso, , , , e gli Rls: De Angelis (Roma), Maiorano (Torino), Lo Giudice (Milano), Polito (Napoli), Testa (Roma), Lanzino, Terribile (Roma).

Gli Rls hanno avuto modo di descrivere tutte le problematiche relative all'apparecchiatura in questione ed in particolare le seguenti:

1) necessità di definire il "concetto di vigilanza": deve essere chiaro cosa si intende per vigilanza, in modo da poter individuare il metodo per controllarla attraverso opportuni strumenti;

2) "Uomo morto" sistema obsoleto del 1938, oggi sostanzialmente invariato;

3) I Punti di reiterazione, diversi interfacciati su commutatori/apparecchiature non caratterizzati da frequente utilizzo -fanal-sabbriere-tergicristalli-

non riducono sostanzialmente l'utilizzo del pedale (il quale resta alla base del sistema), permangono dunque gli effetti deleteri sopra citati e se ne aggiungono ulteriori (agire sulle interfacce dei punti di reiterazione -es freno- al solo scopo di interrompere il conteggio dei 30/55', anche se la conduzione del convoglio non richiede quel tipo di intervento;

4) Il PDM agisce d'istinto sul pedale, spesso (quasi sempre) anticipando l'intervento della segnalazione acustica (dunque prima dei 55' - o dei 30'-), aumentando dun-

que in modo considerevole il numero di "pedalate";

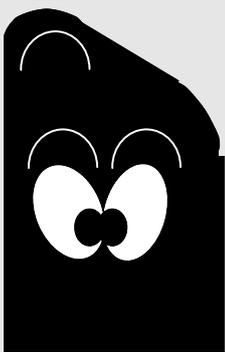
5) Mancata consultazione preventiva degli RLS sulle modifiche introdotte e sul progetto di introdurre nuovi sistemi tecnologici non invasivi, attualmente allo studio;

La commissione si è dimostrata attenta a tutte le delucidazioni fornite dagli RLS ed in particolare il presidente per tutta la durata dell'incontro si è prestato a provare un simulatore dell'uomo morto (con tanto di segnalazione acustica ...), agendo sul relativo pedale.

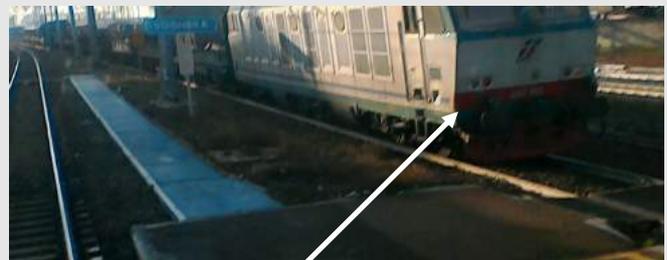
Gli Rls, hanno infine chiesto alla commissione di rispondere ai suddetti interpellati orientandosi secondo le norme costituzionali (vedi salute), applicando il principio secondo cui è necessario e opportuno che le imprese ferroviarie verifichino l'esistenza di soluzioni alternative al fine di tutelare l'integrità morale e fisica dei lavoratori, utilizzando sistemi tecnologicamente più avanzati, non invasivi/deleterii, che portino miglioramenti nella sfera delle condizioni di salute e sicurezza dei macchinisti.

Il Presidente, peraltro incuriosito dalle ulteriori problematiche del nostro lavoro (vedi bisogni fisiologici ...), ha sostenuto che la commissione interpellati interviene su questioni di "carattere generale", pertanto, in riferimento alla necessità di dare una definizione al concetto di vigilanza, ha aggiunto che non potranno esprimersi in merito, ma potranno trattare l'argomento in un tavolo con il coordinamento tecnico delle regioni. ■

AL. RIP



Pensavate forse che il Cargo style sarebbe finito con la cessione del ramo d'azienda? Illusi. Si è adeguato alla grande. E siamo solo agli inizi



Che cos'è il Mercitalia Style

Il *Mercitalia style* è l'attuale stadio evolutivo del *Cargo style*. Ha origine dalla caratteristica dei fanali di testata di molti treni merci di circolare con una lampadina fulminata o mancante del tutto; in seguito il verbo *Cargo Style* s'è diffuso contagiando i segnali bassi e le loco di tutte le Unità produttive, nessuna esclusa. Rappresenta un simbolo di degrado, mancato rispetto RS e delle norme di sicurezza, menefreghismo, scarsa professionalità, tutti indicatori che hanno contribuito a ridurre il nostro lavoro a quello che è adesso.



A tavoli separati ...

Ci prendiamo questo piccolo spazio per raccontarvi una storia, roba usuale per gli attivisti CUB Trasporti (e degli altri sindacati di base) ma molto esplicativa dell'aria che tira nell'ambiente ferroviario in genere.

Questa storia, ma altre potremmo raccontarne, prende spunto dalle periodiche convocazioni che ANSF programma nell'ambito dei rapporti istituzionali che intrattiene con i sindacati del comparto ferroviario, per la discussione sulle tematiche che interessano la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Essendo ANSF un'emanazione del Ministero dei Trasporti, e quindi dello Stato, i rapporti con i sindacati non possono determinare alcuna differenziazione fra sigle e non possono tener conto degli accordi che alcune esse hanno stretto con le organizzazioni padronali in merito alla rappresentanza sui luoghi di lavoro.

Tutto ovvio e scontato in un paese normale. Ma scontato non è.

Un giorno di un paio d'anni orsono una nostra delegazione, come sempre, si presenta negli uffici ANSF per partecipare ad un incontro ANSF/Sindacati come da apposita convocazione. L'ingresso nella sala conferenze diventa una scenetta esilarante: dopo la solita cortese accoglienza dei funzionari ANSF la nostra delegazione si accomoda al tavolo insieme ai delegati degli altri sindacati (confederali/firmatari) che, quasi a bocca aperta, vanno in fibrillazione. Da lì una febbrile attività che i nostri non comprendono inizialmente e solo dopo diversi minuti i confederali si riaccomodano al tavolo sollevati. Pochi istanti e ci viene comunicato che il Direttore, proprio in quei minuti, ha

avuto un contrattempo e la riunione era annullata. Le facce dei confederali si colorano di soddisfazione e finisce lì. A stretto giro di posta arriva la nuova convocazione per quell'incontro e, guarda un po' il caso, a tavoli separati (definizione sindacale che descrive un incontro o trattativa che si svolge in un orario fra azienda e sindacati firmatari e in altro orario fra azienda e sindacati poco propensi a firmare). Roba da paese in via di sviluppo insomma.

Chiaramente a noi di questi giochetti importa un po' meno di zero e, anzi, rispetto alle riunioni con ANSF risulta paradossalmente a nostro vantaggio perché si riesce a parlare di ferrovia senza le scontate e vuote sceneggiate di chi del merito dei problemi importa, anche in questo caso, meno di zero.

Ma, al netto del racconto, la gravità della situazione è lampante: i signori confederali (firmatari è più correttamente inclusivo) hanno la pretesa, purtroppo assecondata, di applicare il sistema di relazioni industriali che hanno concordato in modo coatto con le aziende anche allo Stato. Un Ministero, per tramite di una sua Agenzia, convoca giustamente tutti i sindacati e poi si piega ai dispettucci di alcuni di essi che non vogliono sedersi ad un tavolo insieme a chi non è abituato a dire sempre sì.

La stessa cosa succede ad RFI che, da gestore "statale" della rete ferroviaria ha gli stessi obblighi di ANSF rispetto alle organizzazioni sindacali. Se possibile in RFI la situazione è ancor peggiore visto che i sindacati non firmatari non vengono neanche convocati. Se con ANSF usano la persuasione con RFI, che i firmatari considerano evidentemente roba loro, operano senza mezze misure.

Questo è quello che succede e questo è quello che denunceremo presto al Ministero, non per noi (che operiamo comunque essendo abituati da anni a queste pantomime) ma per rispetto dei lavoratori e dei cittadini che, anche solo per forma e decenza, non possono restare appesi alle pulsioni repressive di chi si crede figlio del Re Sole ma ha avuto bisogno di un accordo "fascista" per rimanere attaccato alla poltrona.

Incontro con ANSF del 27 gennaio 2017

Il 27 gennaio scorso Cub Trasporti, CAT e USB sono intervenute alla convocazione ANSF concernente la questione della normativa sulle Patenti del Personale di Macchina. Per inciso la convocazione era diretta a tutte le OO.SS. ma, come approfondito sopra, le organizzazioni confederali/firmatarie continuano a confondere strumentalmente l'ambito ministeriale di ANSF con le relazioni industriali blindate che hanno instaurato con l'azienda e hanno dato "buca" per la loro difficoltà di mischiarsi con gli "altri". A partire da queste considerazioni siamo tornati all'obiezione già mossa in precedenti appuntamenti circa l'atteggiamento tenuto da parte di RFI. Essa si comporta da azienda rifiutando gli incontri con le ooss con cui non intrattiene relazioni industriali (non firma accordi), ma il punto è un altro e cioè che questi appuntamenti cui ANSF adempie sono fissati nel DLeg.162/07 istitutivo dei soggetti istituzionali che intervengono nei processi di sicurezza del trasporto ferroviario. RFI in quanto gestore e regolatore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e pubblica -e come tale fonte normativa per la sua competenza- è tenuta al confronto/consultazione ANSF ammette l'irregolarità della situazione aggiungendo di aver già sollevato



Campagna internazionale per la libertà di

Lee Jin-Young

Lee è un ferroviere sud coreano, membro attivo dell'Unione coreana dei ferrovieri. Nel 1990 è stato condannato due volte per violazione della legge sulla sicurezza nazionale nel corso della lotta per la democratizzazione e la giustizia sociale. Nel 2010 è stato licenziato e multato per aver guidato uno sciopero, nel 2016 ha preso parte allo sciopero ferroviario durato 74 giorni. Ha preso parte alle recenti proteste a lume di candela chiedendo le dimissioni immediate di Park Geun-hye. Cinque mesi fa la polizia fece irruzione nella sua casa sequestrando libri e pubblicazioni digitali.

Il 5 gennaio scorso un Tribunale distrettuale ha deciso di trattenerlo in carcere per violazione della legge sulla sicurezza nazionale. LEE LIBERO!

ad RFI il problema e l'impegno di rifarlo a breve.

Ferrovie Regionali (ex concesse): Da questa convocazione in poi sono interessate ooss e aziende presenti nelle ferrovie 'regionali' passate sotto Ansf da settembre - col decreto post Corato. La proprietà dell'infrastruttura è rimasta alle imprese regionali, salvo la Ferrovia Umbra e Sud Est in Puglia passate sotto RFI; sebbene tutte sotto ANSF per le regole di sicurezza. Su questo aspetto abbiamo sostenuto che solo la proprietà unica pubblica (non solo normativa) garantisce l'omogeneità di interventi e regolamenti che altrimenti si perdono nei rivoli delle specificità locale e, non ultimo, negli ingranaggi di sostenibilità produttiva. ANSF risponde al solito che non può chiedere questo, riportando che da settembre ha imposto 10 punti ineliminabili di sicurezza -sui quali le aziende regionali si stanno adeguando con diverse celerità- con limitazioni di esercizio fino ad adempimento (velocità ridotta a 50 km/h senza SCMT, un treno l'ora se il controllo degli incroci è ancora devoluto al personale dei treni). ANSF aggiunge che già dal 2007 il DLeg 162 parlava di adeguamenti delle reti regionali ai sistemi nazionali ma niente si è mosso fino all'incidente di Corato. Sui controlli Ansf risponde che sono ancora a campione ridotto a causa sottodimensionamento degli organici: le consistenze di personale in ANSF, originariamente fissate dal DLeg istitutivo in 300 e ridotto con intervento legislativo successivo a 265, li vede ancora a 130 dopo recenti immissioni per mobilità da altri settori della pubblica amministrazione.

Manutenzione linee: ANSF espone la questione della protezione cantieri con avvistamento classificandola come residuale perché non sicura, riaffermando l'instaurazione di cantieri solo in regime di interruzione.

Potere sanzionatorio: nel decreto milleproroghe di fine 2016 c'è anche il conferimento ad ANSF della potestà sanzionatoria con tutto l'apparato delle articolazioni, in caso di irregolarità a quanto da essa stabilito e a cascata dalle altre norme di sicurezza della circolazione.

Patenti Personale di macchina: ci viene esposto come da direttiva ERA 59, recepita da DLeg 247/10 a sua volta recepito da Decreto ANSF 8/11 si stabilisce il sistema della patente europea: si tratta sulla carta di consentire che il macchinista belga possa andare a lavorare in Spagna con abilitazioni riconosciute. A livello pratico il processo di conversioni delle 15500 patenti italiane è terminato il 14.1.17 residuando alcuni casi in sospensione. La licenza è rilasciata da ANSF, il certificato complementare dalle imprese. Altro elemento riguarda i controlli (effettuati da personale ANSF e Polfer) e le sanzioni, il tutto previsto dagli articoli 25 e 26 del suddetto decreto 8/2011. Le questioni che abbiamo sollevato sono: di chi è la responsabilità dell'aggiornamento e mantenimento abilitazioni sulla patente? Come sono state decise le sanzioni? Diverso è infatti l'impatto (e la ratio) sul soggetto impresa e sul lavoratore. ANSF risponde che ci sono responsabilità dell'impresa, del singolo dipendente e in solido: il mantenimento delle abilitazioni è di responsabilità dell'impresa se il lavoratore l'ha delegata. All'obiezione nostra che potrebbe essere convenienza aziendale scaricarsi dei relativi oneri, ANSF risponde che di norma la completezza dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) aziendali comporta che se ne facciano carico esse, precisando che l'architettura complessiva è ereditata in statuizione europea, ma l'apparato sanzionatorio è stabilito su base nazionale (fattispecie e importi) nel recepimento del D.Leg. 247/10. Il

rappresentante del CAT sottolinea il problema di eventuali errori di inserimento delle abilitazioni linee che possono ricadere sulla responsabilità individuale del Macchinista al momento del controllo con ciò che per lui ne consegue (anche considerando che non vi è accesso agli SGS e per esempio il singolo non può essere a conoscenza di una linea non inserita sulla patente per la quale sia tuttavia regolarmente abilitato). Segue l'ovvia richiesta di come si possa ricorrere in questi casi e la risposta di ANSF che rimanda alle modalità di ricorso presenti sul decreto 8/2011 aggiungendo che avevano pensato ad una gestione informatica dematerializzata con una pubblicazione/aggiornamento dei registri da parte delle imprese ma l'idea non è passata. Sempre sulle abilitazioni viene chiesto perché sono definite per linee e non per sistemi/regimi di esercizio; ANSF approva questo tipo di obiezione ma sottolinea come il sistema delle licenze rilasciate alle aziende è tuttora previsto per linee e non sono previste modifiche.

Oltre alle nuove patenti per il PdM, ANSF espone la prospettiva a breve di abilitazioni per altri soggetti di esercizio. Il prossimo sottoposto a queste procedure sarà il PdA con un'accentuazione voluta dall'ERA sulle competenze nei confronti dei viaggiatori (evacuazioni, sicurezza): da regolamento EU 995/15 (già 757/12 punti 4.6.e 4.7).

Al termine abbiamo contestato che non riteniamo corretto il sistema per cui l'impresa non porta a conoscenza dei testi normativi (Decreti, Note, Regolamenti, Disposizioni d'Esercizio del GI) gli operatori di esercizio, ma solo la loro versione digerita come disposizioni di impresa (DEIF, PEIF), che può pur sempre rappresentare una distorsione. ANSF ribatte che il principio da noi esposto è giusto ma alcuni elementi (RCF ad esempio) sono composti di soli principi generali e quindi occorre l'integrazione dell'impresa. Ansf si scusa che molte questioni sollevate nei mesi precedenti sono rimaste senza risposta perché l'ingresso sotto la propria giurisdizione dei molteplici attori delle ferrovie regionali ha assorbito la maggior parte delle energie; si metteranno presto in pari.. ■

CUB TRASPORTI

USA

Risoluzione RWU su lavoro e stanchezza

L'organizzazione dei lavoratori delle ferrovie RWU ha approvato una risoluzione con cui chiede di monitorare la stanchezza ed in particolare le apnee ostruttive del sonno (OSA), che riducono gli effetti benefici del sonno e sono state tra le concause dei recenti incidenti dove i macchinisti si addormentavano alla guida.

Nella risoluzione è scritto che l'OSA interessa il 2-4% degli adulti degli Stati Uniti, è facilmente diagnosticabile e curabile; ma soprattutto che è aggravata dai peggioramenti dell'orario di lavoro, la cattiva alimentazione, l'obesità, il fumo, la mancanza di esercizio fisico, i turni irregolari. Il tutto è un risultato indiretto e spesso diretto delle politiche e delle pratiche di gestione di molte imprese ferroviarie con orari di lavoro eccessivi, aggravato da duri provvedimenti disciplinari, cronica mancanza di personale ... (tale e quale!).

Per tutto questo RWU sostiene un programma completo di abbattimento della stanchezza da realizzarsi attraverso test e trattamenti diagnostici, controlli, miglioramento dell'orario di lavoro.

IL RITORNO AL TURNO COLLETTIVO: A QUALI CONDIZIONI?

Vista la ridda di voci e, perdonateci, di cavolate che stanno girando, crediamo sia opportuno dedicare qualche minuto per ricordare da dove siamo partiti e dove potremmo andare. *Una premessa:* evitiamo di fossilizzarci con la penosa storia dei riposi weekend, una sorta di lavaggio del cervello che ha coperto tutte le schifezze di IVU: **1)** i riposi weekend mai sono stati spalmati su tutto l'anno, quindi ogni anno nel periodo maggio-settembre turni pesanti e riposi weekend ridotti al lumicino. **2)** quanti di questi riposi weekend sono stati realmente goduti fra lavoro straordinario d'intervallo o modifiche al servizio precedente o successivo che ne bruciano le ore? Pochi o comunque molti meno di quelli previsti, aggiungendo quelli inseriti irregolarmente nelle ferie o mancanti.

Seconda breve premessa: non ci avviciniamo a questo ragionamento considerando solo la condizione personale e della "Divisione" nella quale lavoriamo perchè, come abbiamo visto recentemente, le cose (e le "divisioni") cambiano e se oggi un difetto del turno individuale può pesare meno al TMR piuttosto che al S.U. (per esempio) domani cambiando la realtà tutto si vanifica.

Terza ed ultima premessa: non confondiamo il sistema dei turni con le norme contrattuali e ricordiamo, fino allo sfinimento, che è sempre il CCNL che rende pesanti i turni ed il sistema dei turni al massimo può renderli "più umani" ma mai "umani".

In definitiva fra quelli "volontariamente" annullati di fatto, quelli inseriti irregolarmente nelle ferie e la loro cadenza solo in alcuni mesi, bisogna ammettere che tutto questo scialare con i riposi weekend non c'è proprio stato, anche perchè bisognerebbe ricordarsi che i riposi "lunghi" non mancavano con il turno collettivo. E' stato un grande spot con poca sostanza e, purtroppo, quando alcuni sindacalisti aprono la bocca solo per nominarli c'è da preoccuparsi perchè i riposi weekend solo l'ultimo dei problemi -o meglio- con la questione del tipo di turno (individuale o collettivo) non c'entrano proprio niente. Ulteriore riprova sta nel fatto che, matematicamente e con il riposo al sesto giorno, anche con il turno collettivo ne verrebbero fuori almeno 10 all'anno.

Allora, per evitare di discutere per ore del nulla (cosa che avverrà purtroppo), cerchiamo di vedere, in breve, cos'è un turno collettivo e cos'è un turno individuale.

Un turno individuale è un turno che, rispettando solo ed esclusivamente le norme contrattuali, contiene una serie di servizi "confezionati" ad hoc su un determinato agente, con le medie di ore lavorate gestite sul mese e il totale di ore di riposo (sostituite dal numero di riposi QQ) sull'anno. Va da se, e lo abbiamo ampiamente sperimentato, che si possono creare sequenze molto pesanti perchè, a parte i vincoli contrattuali (riposo minimo, prestazione massima e quegli inutili "paletti" messi un pò a caso), ci si può sbizzarrire potendo, semmai, recuperare nei mesi successivi, ad esempio, sul numero di riposi QQ. Tutto questo lo sappiamo e ricordiamoci tutte quelle volte in cui abbiamo ricriminato sui RFR consecutivi, le ripartenze al limite del riposo minimo, le sequenze di mattine, i mesi con riposi minimi etc etc. Le

difficoltà nella quantificazione dello stress da lavoro correlato del sistema dei turni individuali da parte dell'azienda stessa dovrebbe fugare ogni dubbio e discussione. Altro che riposi weekend!

Un turno collettivo è un turno costruito con una sequenza valida non per un singolo agente ma per un insieme X di agenti ed essendo come un cerchio che deve chiudersi, tutte le medie (riposi, lavoro) devono essere rispettate "nel turno" e non solo nel tempo. Tutto questo non lo rende certo risolutivo ma certamente molto più equilibrato ed equanime nella sequenza dei servizi (potrà esserci una "sestina" pesante ma poi inevitabilmente la necessità di inserire tutti gli allacciamenti e di mantenere le medie del turno porterà ad un recupero -riposi giornalieri e settimanali- più immediato). Altra questione importante che un turno collettivo porta con sé riguarda le scorte (giorni di disponibilità inseriti per la copertura di ferie e assenze varie). Questo istituto è abbastanza vincolante nel turno collettivo perchè deve essere calcolato in modo abbastanza "adeguato" per far "girare" il turno. Infatti fino all'avvento del turno individuale la percentuale di scorte era del 26% della somma delle giornate necessarie per la scorta dei treni di turno e dei treni periodici assegnati. A riprova del recupero di produttività attuato con il turno individuale tale percentuale fu praticamente dimezzata, operazione resa possibile dal fatto che nei turni individuali non esiste questo vincolo matematico.

Quindi in definitiva un turno collettivo porta al suo interno (dalla prima all'ultima colonna) le garanzie e le medie di riposi e fabbisogni di personale che in un turno individuale possono essere "manovrate" mese mese in funzione delle esigenze immediate della produzione.

Altre differenze pratiche a vantaggio del lavoratore riguarderebbero:

-intervallo di colonna: con il turno individuale in posizione di disponibilità al termine di un servizio spettano le ore di riposo giornaliero contrattuali (14 o 18 ore) perchè il montante annuale di riposo è sì pari a 3276h ma il conteggio viene fatto alla fine. In un turno collettivo andrebbe ripristinato il montante ore annuale di riposo (erano 3538 ore) che il turno dovrebbe rispettare nel suo insieme, quindi all'interno del turno queste ore vanno garantite (proiettate sull'anno). In questo modo in posizione di disponibilità, proprio per rispettare le medie di riposi nel turno, all'agente non spetterebbe più il riposo minimo contrattuale ma il riposo intercorrente fra il servizio scortato e il servizio successivo graficato in turno (il cosiddetto intervallo di colonna) che potrà essere uguale o maggiore del riposo minimo ma nella stragrande maggioranza dei casi maggiore per ovvie ragioni di allacciamenti da mettere in sequenza. Sull'anno queste ore in più di riposo giornaliero, (differenza fra il riposo minimo contrattuale e il riposo "di colonna") ammontano a diverse decine.

-gestione ferie: come detto un turno collettivo deve comprendere una percentuale di scorte a copertura di ferie e assenze diverse ma, per i lavoratori, il vantaggio pratico è quello di conoscere il servizio previsto nel giorno in cui hanno intenzione di prenotare le ferie, cosa che con il turno individuale non succede dovendo prenotare su mesi dove non c'è ancora il turno consegnato. Chiaro che per fare questo il turno collettivo dovrebbe avere una validità ampia corrispondente al periodo fra i cambi orario.

-comando servizi di altri impianti: nel turno individuale, sempre perchè le ore di riposo non devono essere calcolate nel turno, l'azienda poteva comandare ad un agente anche servizi di altri impianti e non ci si poteva rifiutare perchè una volta garanti-

to il riposo contrattuale tutto era in regola (pensiamo alle giornate di sciopero nelle quali con questo sistema agenti di impianti non interessati allo sciopero erano comandati a coprire servizi di impianti coinvolti nello sciopero). Con il turno collettivo invece ci si può rifiutare perchè, in disponibilità, per rispettare le medie del turno nel quale si è inseriti, si può scortare solo servizi dello stesso turno e non di altri. Questo, oltre ai termini contrattuali, serve a garanzia del lavoro e delle consistenze di personale degli Impianti, molto più di tante inutili chiacchiere e letterine.

-inserimento di tutti i servizi nel turno: altra pratica molto utilizzata con il turno individuale è quella di “nascondere la produzione”. In pratica i servizi periodici assegnati ad un Impianto (spesso una discreta percentuale della produzione) non vengono assegnati agli agenti nei loro turni individuali ma vengono esclusi dalla turnificazione e comandati quasi esclusivamente in regime di straordinario. Le conseguenze sono ovvie: disegualità nei servizi con la gran parte degli agenti che non scorta mai questi servizi (spesso quelli meno “faticosi”), taglio fittizio delle mancanze di personale, utilizzo strutturale del lavoro straordinario, accorpamento fuori normativa dei servizi e quindi “mascheramento” delle mancanze e taglio del lavoro. Con il turno collettivo invece la situazione cambia perchè pur non avendo l’obbligo di inserire in turno i servizi periodici che vengono effettuati meno di quattro giorni alla settimana, è necessario calcolare un numero di “riserve” (non le riserve presenziate che sono altra cosa) corrispondente a questi servizi periodici. Quindi in turno vanno inserite queste giornate di riserva riferite ai servizi periodici e, almeno a livello matematico, la produzione si riversa tutta nel turno.

Dopo aver cercato di fare un pò di chiarezza è opportuno, da parte nostra, definire due cose:

1) Dove eravamo rimasti al livello normativo con il turno collettivo prima dell’avvento di IVU

2) La nostra posizione per un ritorno al turno collettivo

Dove eravamo rimasti: l’esperienza del turno collettivo si è chiusa con una normativa di lavoro che prevedeva (CCNL 2003): 16h di riposo minimo giornaliero dopo un servizio diurno, dalle 18 alle 23 ore di riposo dopo un servizio notturno, 58h di media riposo settimanale (con minimo 48h), 3538h di riposi settimanali all’anno, 4 RFR mensili e massimo 1 fra due riposi settimanali, 7h massimo per un servizio afferente un RFR. Per quanto riguarda le norme proprie del turno collettivo: 26% di scorte per la copertura di ferie e assenze varie, intervallo di colonna a seguito di servizio comandato in posizione di riserva, ferie prenotate in presenza del turno. Con l’introduzione di IVU si passò presto al nuovo CCNL 2012 che prevedeva (e prevede tutt’ora il CCNL 2016): 14h di riposo giornaliero dopo un servizio diurno, 18h di riposo giornaliero dopo un servizio notturno, 48h di riposo settimanale con le 3538 ore annuali sostituite dai 24 riposi QQ con minimo 3276 ore annue, 5 RFR mensili con massimo 2 fra due riposi settimanali, 8h o 9h (totale massimo 17h) per un servizio afferente un RFR. Per quanto riguarda le norme proprie del turno individuale: il 26% di scorte diventate disponibilità e tagliate al livello del 10% circa (evidenti ricadute sulle quote ferie ad esempio), intervallo di colonna abolito (non essendoci turno collettivo) e quindi sempre 14h dopo un servizio in posizione di disponibilità, media di 58h di riposo settimanale passata nei fatti a 53h (3276 ore minime annuali diviso i 61 riposi all’anno), ferie prenotate senza turno consegnato.

La posizione Cub Trasporti: la nostra posizione si basa, a prescindere dal tipo di turno, sul recupero di una normativa di

lavoro sostenibile che già dal 2003 è stata man mano smantellata per arrivare all’attuale normativa pesantissima con riduzione dei riposi giornalieri e settimanali, aumento del numero dei RFR e delle ore di lavoro nei servizi afferenti, questo per gli elementi principali. Per quanto riguarda la specifica questione del tipo di turno la nostra posizione è:

Turno collettivo tale e quale a come era prima dell’avvento del turno individuale

(non a griglia o rotativo o artifici simili).

Definire (con apposita modifica contrattuale) il riposo fisso al sesto giorno.

Definizione di un turno valevole per il periodo fra i due cambi orario.

Ripristino della percentuale di scorte in turno pari al 26% per la copertura delle ferie e delle assenze varie e delle riserve relative alla copertura dei servizi periodici.

Ripristino delle 3538h di montante ore di riposo settimanale annuale.

Ripristino, come conseguenza del rispetto delle medie del turno, dell’intervallo di colonna.

Riposi settimanali minimi di 60h con ripartenza dopo il riposo (riposo inteso come intero periodo eventualmente definito da Riposo e Intervallo) non prima delle 6.

Vogliamo infine ribadire un concetto fondamentale: la qualità della vita e la sostenibilità del lavoro, pur passando attraverso gli ingranaggi più tecnici come il “tipo” di turno, devono sempre ricercarsi nelle norme generali e contrattuali che definiscono il CCNL. E’ quella la base imprescindibile del nostro lavoro ed è quello il terreno per una battaglia che ci riporti i diritti che sono andati scemando ad ogni rinnovo. ■

CUB TRASPORTI



Base di un palo AT segata ad alto rischio, senza indicazioni ...

RETORICA DI CLASSE E LA LOTTA CHE NON BASTA

Veniamo dall'ennesima stagione di rinnovi contrattuali al ribasso, un andamento che ha portato negli ultimi decenni, allo schiacciamento dei diritti dei lavoratori italiani, già colpiti da pesanti interventi governativi quali la legge 30/2003, la legge Fornero, l'abolizione dell'articolo 18, la polverizzazione delle vertenze decentrate... solo per citarne alcune.

Segnaliamo fra i nuovi CCNL che hanno segnato l'ennesimo smacco per i lavoratori quello dei Metalmeccanici, quello del Trasporto Pubblico Locale, quello della Logistica, quello dell'Igiene Ambientale, il nostro delle Attività Ferroviarie e Gruppo FSI ...

Una disfatta generale a cui fanno eco le grandi operazioni speculative, che hanno visto la mattanza di migliaia di posti di lavoro, a suon di Jobs Act, subappalti e delocalizzazioni.

A ciò si aggiungono le innumerevoli vertenze minori e locali, cui sono risospinte le contrattazioni alleggerite dal CCNL e che ne possono persino mutare i contenuti, in cui i lavoratori risultano ricattati, abbandonati e sconfitti.

Le caratteristiche generali e costanti dei nuovi CCNL sono l'aumento della produttività a compenso zero (anche per contratti scaduti da anni), l'abbassamento delle tutele, la maggiore precarietà, percorsi di privatizzazione ed esternalizzazione delle lavorazioni attraverso generazioni di controllate che smembrano i grandi gruppi industriali, la sottovalutazione della cultura della sicurezza e il sotto-dimensionamento degli investimenti dedicati alla stessa.

Un altro elemento persistente dei Ccnl siglati è rappresentato dall'apparato sanzionatorio, composto di impianti disciplinari sempre più repressivi, codici etici ed obbligo di fedeltà; misure appositamente studiate per sferzare ogni sussulto e dissenso sul posto di lavoro, punendo puntualmente i lavoratori non allineati e non collusi, estromettendo le lotte dalle realtà lavorative. Paradossalmente il regime, mentre tradisce i fondamenti partigiani del diritto al lavoro, recupera la disciplina fascista antiopeaia che il capitalismo italiano aveva già sostenuto dal ventennio fino agli anni '60 senza pagarne alcun dazio, nella nuova veste del sorriso televisivo e dell'occultamento del conflitto.

Tale tunnel disastroso è anche il frutto della evidente commistione con le logiche del potere dei sindacati confederali maggioritari, che hanno abdicato ad una cultura del lavoro alternativa e antagonista, per sposare l'impresa capitalistica come modello e il suo interesse come unità fondamentale della redistribuzione del benessere sociale.

Tali sindacati hanno infatti ancorato negli anni la propria forza organizzativa e la propria ricchezza economica nelle maglie del sistema, proteggendo la propria struttura fatta di distacchi sindacali, carriere, interessi economici (vedi fondi pensione, commissioni paritetiche, agenzie formative, travasi nella dirigenza aziendale e un assalto al collocamento) divenendo essi stessi aziende: *L'azienda nella testa*, nel linguaggio, nel pragmatismo che accetta questa cornice storica di subalternità.

La Firma dei CCNL è pertanto per le sigle concertative epilogo imprescindibile della trattativa, una dinamica interessata (a rimanere unici gestori della controparte, non per consenso ma per riconoscimento aziendale attraverso la norma della Rappre-

sentanza) nella quale i diritti di chi lavora e di chi vuole lavorare sono solo un corollario teatrale e dove gli interpreti tolgono ai lavoratori cento per ridargli ingannevolmente cinque.

I REFERENDUM SUI CCNL

Ai rinnovi contrattuali sono seguiti come di consueto i referendum di ratifica degli stessi.

La questione non è di poco conto, infatti nonostante l'evidenza dei peggioramenti contrattuali e la battaglia sincera di tanti attivisti e lavoratori per un esito differente, ancora una volta la tornata referendaria ha sancito una maggioranza, sebbene non verificabile, di lavoratori a favore del SI.

Tale risultato è il frutto di meccanismi elettorali ambigui e articolazioni dei collegi di voto furbescamente studiate e organizzate, peraltro il controllo dei voti viene affidato ai soli sindacati firmatari, senza alcuna possibilità di contraddittorio.

Vanno comunque considerati altri fattori che hanno certamente pesato sul voto.

La prima questione è la paura; la situazione di disoccupazione di massa, le regole che consentono licenziamenti massicci e indiscriminati, le grandi crisi aziendali degli ultimi anni... hanno marchiato a fuoco nell'animo di tanti lavoratori, un sentimento di timore e incertezza a cui si è aggiunta una propaganda terroristica dei sindacati firmatari ("altrimenti il diluvio"), per costringere i lavoratori a recepire le imposizioni di azienda e sindacati firmatari, piegandosi alla umiliazione del consenso.

Altro limite determinante è rappresentato dalla attuale divisione dei lavoratori; in FS dopo le dure lotte degli ultimi mesi, azienda e sindacati complici hanno optato per procedere nel processo di privatizzazione gradualmente, colpendo in primis Cargo trasformata in Mercitalia, senza infierire subito sugli altri comparti, tecnica funzionale (e purtroppo efficace) a contenere il dissenso.

La condanna di un gruppo di lavoratori è sembrata accettabile agli altri, indotti a sentirsi salvati, ignorando che a breve, avranno essi stessi la canna della pistola girata sulle loro tempie.

Infatti nonostante il contratto sia siglato per solo un anno e la consapevolezza diffusa di un destino presto o tardi comune, molti lavoratori hanno scelto di non vedere e non sapere, accontentandosi di contare gli spiccioli invece di ribellarsi alle ingiustizie siglate.

Non è un caso che proprio in Fs, uno dei settori più conflittuali con 15 scioperi nazionali organizzati unitariamente dai sindacati di base negli ultimi due anni (nonostante la legge 146/90 ammazza scioperi), si è concesso qualche euro in più che in altri settori, molto meno di quanto davvero dovuto ma abbastanza per ammansire i lavoratori, purtroppo soddisfatti del "fuori si sta peggio".

Le battaglie di assemblee-piattaforme-sciopero etc. svolte intensamente durante tutto il 2016 con il sindacalismo di base hanno almeno: prima ritardato/scadenzato nel tempo la ristrutturazione, poi -nell'ottica dei lavoratori che pure poi hanno votato a favore del ccnl- potuto pretendere un prezzo più alto sul tavolo

negoziale. Dal Piano d'impresa/firma del ccnl il meccanismo falciatore ha ripreso il suo ritmo battente.

Una nota a parte va fatta per i referendum sul contratto dei metalmeccanici e per quello del rinnovo del trasporto pubblico locale, dove seppur con percentuali simili nel complesso agli altri settori (51,71% dei votanti, 82% di SI), abbiamo assistito a forti vittorie del NO in importanti aziende del paese, in prevalente relazione alle possibilità dei rappresentanti del NO di intervenire nelle assemblee ed anche ad una vivace mobilitazione, soprattutto nel comparto metalmeccanici.

In tali situazioni, non solo il sindacalismo di base, ma anche spezzoni dissidenti dei sindacati confederali firmatari, hanno sostenuto le ragioni del NO, rimanendo tuttavia questi nei ranghi delle rispettive organizzazioni. Ciò è a nostro avviso, con il massimo rispetto per battaglie in corso, è la dimostrazione di come le grandi sigle confederali siano oggi in grado di governare la dialettica sindacale, infatti le realtà *border line* che militano come minoranze critiche nei sindacati, sono utilizzate dalle strutture nazionali come elastici, che aggregano le aree interne più scontente, trattenendole in ultima analisi dentro la dimora.

I referendum sui CCNL risultano dunque in definitiva solo inganni strumentali, utili alle sigle firmatarie per ratificare e suggellare gli accordi indecorosi siglati con le aziende.

LIMITI AUTOREFERENZIALI DEL SINDACALISMO CONFLITTUALE

La gravosa condizione attuale dei diritti del lavoro e per il lavoro è anche il segno evidente della debolezza del sindacalismo di base.

Oggi le tante sigle del sindacalismo di base, polverizzate e contrapposte, sono impegnate in una lotta commerciale per conquistare il segmento sindacale conflittuale, prediligendo lo scontro egemonico, invece dell'opposizione unitaria ed efficace contro il padronato; indebolendo così la classe operaia e favorendo lo strapotere dei sindacati concertativi, per l'incapacità di rappresentare una alternativa credibile.

Di fatto anche nel sindacalismo di base vi sono oggi apparati stabili e costosi, così l'approvvigionamento economico diventa meccanismo e fine primario delle energie sindacali.

Invero alcuni principi basilari come la rotazione delle cariche dirigenziali e dei funzionari, non trovano oggi applicazione in nessuna sigla di base.

Questo al di là dei toni retorici di appello alla lotta di classe e al sindacalismo di classe, richiami spesso propagandistici, lontani dalla volontà reale di restituire alla classe operaia e proletaria il centro dell'iniziativa.

Anzi il richiamo a terminologie diverse maschera spesso tendenze centripete, attraverso cui si fanno avanti tentativi di centralizzazione organizzativa, che se non respinti rischiano di schiacciare la libertà di azione delle realtà locali e settoriali, spostando l'asse decisionale delle lotte nei posti di lavoro alle segreterie sindacali nazionali, antepoendo gli interessi di struttura a quelli dei lavoratori.

Processo peraltro simile alla normalizzazione compatibilista già percorsa da Cgil, Cisl, Uil, sigle anch'esse autrici di grandi battaglie sindacali fino agli anni '70, per poi progressivamente ridursi a vassalli del padronato. E' per noi evidente che un sindacato di classe deve essere anche sindacato di base se non vuole tradire le istanze tangibili dei lavoratori.

RAPPRESENTANZA E PROSPETTIVE

Una delle maggiori trappole padronali, elaborata da Confindustria e accolta con entusiasmo da Cgil, Cisl e Uil, è rappresentata dal Testo Unico sulla Rappresentanza. L'accordo vergogna sulla rappresentanza, per ora attivo solo nel settore privato, impone alle organizzazioni sindacali che vogliono partecipare alle forme di rappresentanza riconosciute dalle aziende (RSU, RSA, RLS), di rinunciare alla propria conflittualità (a partire dalla autolimitazione del diritto di sciopero) e in generale eliminare ogni forma di difformità/dissenso/discussione lungo l'impalcatura organizzativa, per lasciare solo le posizioni prese dai vertici.

Tale patto segna sicuramente un guado nel sindacalismo tutto, più di quanto molti abbiano capito.

Va intanto detto che alcune delle maggiori organizzazioni del sindacalismo di base hanno accettato questo accordo, infatti prima Cobas e poi Usb seppur con toni diversi, si sono piegate al ricatto padronale pur di mantenere le rappresentanze ufficiali, percepite come unico modo possibile per organizzare i lavoratori, dimostrando di fatto una preoccupante deriva normalizzante.

D'altro lato le organizzazioni che non hanno firmato tale accordo, sono comunque impegnate nel recuperare la possibilità di tali spazi istituzionali, senza cogliere l'occasione vera di una radicalizzazione dell'attività organizzativa, restituendo alle assemblee dei lavoratori l'unico vero centro di discussione e definizione delle vertenze, che non possono quindi che determinarsi come unitarie, conquistando sul campo, senza distacchi sindacali o favori del padrone, attraverso gli scioperi e le lotte, la reale rappresentatività dei lavoratori.

Invece l'accordo vergogna sulla rappresentanza è oggi preso a pretesto per fomentare gli scontri interni al sindacalismo di base, trasformando strumentalmente questo attacco padronale, in una occasione di incursione e scorreria nelle fila delle sigle concorrenti.

Noi siamo convinti che l'accordo della vergogna peserà come un macigno sui sindacati di base che lo hanno siglato, ciononostante il nostro metodo convinto resta solidale e unitario, pertanto non rinunceremo a unire le lotte e i lavoratori.

Riteniamo anche fondamentale diversificare i mezzi di aggregazione rispetto al semplice tesseramento, rilanciando le casse di solidarietà e i giornali di settore. Nel comparto Fs è infatti attiva da anni una cassa nazionale di solidarietà e resistenza che finanzia la battaglia per i ferrovieri licenziati e in alcune realtà territoriali esistono anche casse di solidarietà locali.

Inoltre curiamo con passione ed energia la redazione di CUB RAIL, nostro giornale di collegamento dei ferrovieri e non solo.

IN DEFINITIVA crediamo che per conquistare un futuro di dignità e giustizia non serva costruire (grandi) realtà sindacali conflittuali se per far questo diventano organiche al sistema; piuttosto dobbiamo impegnarci per edificare un sentimento rivoluzionario della propria dignità umana, connesso con una capacità critica matura diffusa (che sappiano collegare il particolare e l'universale e vedere l'uguale nel diverso) e una conseguente capacità di stendere le relazioni organizzanti, che prescindano nel proprio operare, dalle lusinghe e dai meccanismi borghesi, contrastando opportunismi e parabole gattopardesche, rivendicando un diverso modello sociale ed economico, più civile e più umano. ■



STRAGE DI VIAREGGIO

La sentenza

"Il Mondo che vorrei" - Onlus"

**Associazione familiari Vittime 29 giugno 2009 Viareggio
Comunicato del 1° febbraio 2017 ore 11.00**

L'Associazione ringrazia sentitamente la moltitudine di persone che ieri, come in tutti questi anni, è stata al nostro fianco.

Una valutazione definitiva potremo averla solo dopo la lettura delle motivazioni che hanno determinato questa sentenza.

A poche ore dalla lettura del dispositivo, possiamo dire che il sistema ferroviario del trasporto merci pericolose, tanto in Italia quanto in Europa, è stato riconosciuto responsabile dalle gravissime inadempienze ed omissioni.

La sentenza ha, inoltre, sancito che i vertici delle Società condannate avevano poteri e mezzi per intervenire e, non avendolo fatto, hanno causato la morte di 32 persone tra cui bambini e ragazze che stavano riposando nelle proprie abitazioni.

La condanna, infatti, è avvenuta principalmente per "disastro ferroviario" e "omicidio colposo plurimo aggravato".

Oggi, con la sentenza di 1° grado si chiude una prima fase, ma la nostra battaglia continua.

In primis, con la revisione dell'istituto della prescrizione. Nello specifico chiediamo ai condannati di rinunciare alla prescrizione, nell'interesse della ricerca della verità.

Alla politica chiediamo, oltre alle immediate dimissioni dalle cariche di Stato, un intervento per annullare tutte le onorificenze del cav. del lavoro ing. Moretti e l'incarico a Margarita, oggi a dirigere l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (Ansf).

Invitiamo cittadini e cittadine a starci ancora vicino ed useremo tutte le nostre energie e forze per ricorrere in Appello affinché la qualità di questa sentenza corrisponda alle richieste quantitative e qualitative della stessa Procura.



Lettera di Savio Galvani, macchinista in pensione, letta giovedì 29 dicembre 2016 alla stazione di Viareggio durante la fiaccolata organizzata dai familiari delle vittime de "Il mondo che vorrei" in attesa della sentenza di primo grado per la strage del 29 giugno 2009.

Vorrei fare alcune considerazioni in merito ad una questione molto enfatizzata dai difensori degli imputati nel processo per il disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009.

La difesa è molto semplice e si basa sul fatto ribadito che le Ferrovie sono al vertice dello sviluppo della tecnologia per la sicurezza ferroviaria, in particolare il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), argomento esposto da M.M. Elia (ex AD di RFI) nella dichiarazione spontanea del 15 dicembre 2016.

Sento il bisogno e il dovere di portare alcune questioni all'attenzione dei familiari che cercano la verità, ai cittadini di Viareggio e a chi ha la responsabilità di giudicare.

Il 7 gennaio 2005 nel disastro ferroviario di Bolognina di Crevalcore (Bo) muoiono 17 persone. Sapete qual è il lapidario commento dei ferrovieri?

"Oggi a quel treno non sarebbe stato consentito di partire, oggi non è ammesso partire col solo pedale dell'Uomo Morto inserito perché la normativa attuale non ammette la partenza senza l' SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno)." Quella tragedia nazionale e la mobilitazione dei ferrovieri e degli utenti del servizio ferroviario e dell'opinione pubblica in generale che ne seguì fu il vero discriminante circa il livello di sicurezza accettabile socialmente.

Dunque c'è voluta una strage per implementare l'SCMT, il sistema che ora portano come il fiore all'occhiello.

Aggiungo che se da una parte l'SCMT è uno strumento tecnologicamente utile, dall'altra ha motivato l'impresa nella generale estensione del solo macchinista (in luogo di due) alla guida dei treni, fatto che si è realizzato purtroppo in maniera generalizzata nel maggio 2009; dopo 70 anni di lotte e mobilitazioni dei ferrovieri, quindi, questo tema, resta di grande attualità, ben consapevoli dei fattori di rischio correlati al modulo di condotta a macchinista solo. Basti pensare al soccorso in caso di malore del macchinista: in un processo che si apre a gennaio l'ex AD di Trenitalia, Soprano, dovrà rispondere anche di questo.

Termino ricordando che chiarire le cose, vedere da dove nascono, fornire informazioni, avere memoria delle stragi passate, fa parte della solidarietà che esprimo verso le vittime e i loro familiari.

Nel rinunciare da parte nostra a commentare la sentenza - le cui motivazioni saranno rese note entro 90gg. dal dispositivo - per far parlare i soggetti reali della vicenda, intendiamo però esprimere due perplessità più forti di altre. Mauro Moretti è stato condannato limitatamente al periodo di reggenza RFI, come se sussistesse una netta autonomia decisionale delle singole S.p.A. ed egli da AD di gruppo FS non fosse l'ispiratore sostanziale delle decisioni delle controllate (perfino maniacale dicono in molti che gli sono orbitati intorno). Uwe Kribel invece -l'unico operaio fra gli imputati- è l'addetto ai controlli con gli ultrasuoni (metodologie non invasive) per rintracciare possibili formazioni di cricche nelle componenti del rodiggio. Lavorava all'epoca per l'officina Jungenthal, uno dei i soggetti verificatori deputati. Kribel ha sostenuto di non essere stato messo in condizione di fare quei controlli a seguito di consegne con tempistiche insufficienti. A chi ha esperienza di lavorazioni d'esercizio vengono in mente le responsabilità individuali spesso scaricate sull'operatore, fra normative ambigue o interpretabili in cui altri fattori (il rapporto di lavoro) intervengono nell'esecuzione; ma viene in mente anche, per analogia spontanea, il riquadro delle schede di segnalazione guasti sui Libri di Bordo UIC che abbiamo spesso in mano, ove uno spazio apposito è previsto per le motivazioni di rinvio della riparazione: "mancanza tempo". In ogni caso la condanna che mette sullo stesso piano azienda -e al suo interno chi predispone l'organizzazione delle lavorazioni- con l'ultimo operatore, ci pare stridente. Anche come assegnazione della medesima responsabilità a tutti gli anelli di quella intera filiera causale. Anche nell'identificazione di un incarico individuale di sicurezza: l'operaio Kribel, non era certo pagato per quella responsabilità, nè è mai stato in una posizione decisionale. La sua condanna a 8 anni è fra le più alte della sentenza di primo grado.

LE CONDANNE

Mauro Moretti - ex AD Ferrovie dello Stato, ex AD RFI: condanna a 7 anni (richiesta PM: 16 anni)

Mario Michele Elia - AD di RFI, ex responsabile Armamento e Direzione Tecnica RFI (successivamente ex AD del Gruppo Ferrovie): condanna a 7 anni e 6 mesi (richiesta PM: 15 anni)

Giovanni Costa - responsabile Divisione Tecnica RFI: condanna a 6 anni (richiesta: 9 anni)

Giorgio Di Marco - ex responsabile Direzione Tecnica RFI: condanna a 6 anni (richiesta: 9 anni)



Francesco Favo - ex responsabile della struttura di Certificazione sicurezza imprese ferroviarie e dell'Istituto sperimentale della Direzione Tecnica di RFI: condanna a 6 anni (richiesta: 9 anni)

Alvaro Fumi - responsabile Istituto sperimentale della Direzione Tecnica di RFI: condanna a 6 anni (richiesta: 9 anni)

Giulio Margarita - ex direttore Sistema Gestione Sicurezza circolazione treni ed esercizio ferroviario della Direzione Tecnica di RFI: condanna a 6 anni e 6 mesi (richiesta: 13 anni)

Enzo Marzilli - responsabile struttura direzione norme, standard, sviluppo e omologazione RFI: condanna a 6 anni (richiesta: 9 anni)

Giuseppe Farneti - ex responsabile Armamento RFI: assolto (richiesta: 6 anni e mezzo)

Angelo Pezzati - ex direttore compartimentale infrastruttura Firenze (RFI): assolto (richiesta: 5 anni e 6 mesi)

Calogero Di Venuta - ex direttore compartimentale infrastruttura Firenze (RFI): assolto (richiesta: 5 anni)

Mario Testa - responsabile Armamento Rfi: assolto (richiesta: 5 anni)

Stefano Rossi - ex responsabile Armamento Rfi: assolto (richiesta: assoluzione)

Vincenzo Soprano - ex AD Trenitalia, ex AD FS Logistica: condanna a 7 anni e 6 mesi (richiesta PM: 8 anni)

Mario Castaldo - direttore Divisione Cargo, ex AD di Cargo Chemical: condanna a 7 anni (richiesta PM: 9 anni)

Gilberto Galloni - ex AD FS Logistica: assolto (richiesta: 12 anni)

Emilio Maestrini - ex responsabile direzione ingegneria, sicurezza e qualità di sistema di Trenitalia: condanna a 6 anni e 6 mesi (richiesta: 8 anni)

Salvatore Andronico - responsabile sicurezza Trenitalia Cargo: condanna a 6 anni (richiesta PM: 9 anni)

Giuseppe Pacchioni - ex direttore generale Cima Riparazioni: condanna a 7 anni (richiesta: assoluzione)

Paolo Pizzadini - capo commessa settore carri e responsabile tecnico del reparto sale di Cima Riparazioni: condanna a 6 anni e 6 mesi (richiesta: 8 anni)

Daniele Gobbi Frattini - responsabile tecnico Cima Riparazioni: condanna a 6 anni e 6 mesi (richiesta: 8 anni e 6 mesi)

Massimo Vighini - caposquadra reparto carri di Cima Riparazioni: assolto (richiesta: 7 anni)

Andreas Barth - responsabile di produzione Jungenthal Waggon: assolto (richiesta PM assoluzione)

Andreas Carlsson - responsabile stabilimento Jungenthal Waggon di Hannover: assolto (richiesta PM: assoluzione)

Uwe Koennecke - responsabile di officina Jungenthal Waggon: condanna a 9 anni (richiesta: 9 anni)

Andreas Schroeter - supervisore responsabile esami non distruttivi nell'officina Jungenthal Waggon: condanna a 8 anni (richiesta: 7 anni e 6 mesi)

Joachim Lehmann - supervisore e responsabile esami non distruttivi presso officina Jungenthal Waggon: assolto (richiesta: 8 anni e 3 mesi)

Helmut Broedel - responsabile officina sale di Jungenthal Waggon: condanna a 8 anni (richiesta: 9 anni)

Uwe Kriebel - operatore addetto alla verifica ad ultrasuoni dell'officina Jungenthal Waggon: condanna a 8 anni (richiesta: 6 anni e 8 mesi)

Rainer Kogelheide - AD Gatx Rail Germania: condanna a 9 anni e 6 mesi (richiesta: 10 anni)

Johannes Mansbart - AD Gatx Rail Austria: condanna a 9 anni (richiesta: 10 anni)

Peter Linowski - responsabile sistema di manutenzione Gatx Rail Europe: condanna a 9 anni e 6 mesi (richiesta: 9 anni)

Roman Mayer - responsabile manutenzione flotta carri merci Gatx Rail Austria: condanna a 9 anni (richiesta: 8 anni e 3 mesi)

Persone giuridiche:

Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germania, Jungenthal Waggon: sanzione pecuniaria pari a 400 quote del valore di 1.200 euro ciascuna

Trenitalia ed Rfi (Rete ferroviaria italiana): sanzione pecuniaria pari a 700 quote del valore di 1.000 euro ciascuna (Richiesta pm: sanzione amministrativa di un milione ciascuna)

Fs Logistica: assolta

Fs: assolta

Hitrino, la Viareggio bulgara



Un treno di 20 ferrocisterne cariche di GPL e propilene è deragliato alle 5.37 dell'11 dicembre 2016 a Hitrino, nel NE della Bulgaria. Le cisterne di coda sono entrate in contatto con la linea aerea e sono esplose. Sette morti e 29 feriti il bilancio, 26 edifici distrutti. 700 le persone evacuate. Il treno stava effettuando una deviazione per dare precedenza ad un viaggiatore. Il ministro dei Trasporti Ivailo Moskovski ha parlato di testimonianze relative a scintille sotto la locomotiva, ipotizzando una frenata rapida per ridurre la velocità. Lo spezzamento è avvenuto dopo il quinto vagone. L'intero villaggio è stato evacuato. Il primo ministro Boiko Borisov ha lanciato un appello per donare il sangue.

La trazione è affidata alla compagnia privata bulgara Bulmarket DM ODD, le cisterne sono di una società rumena; il convoglio era partito dal porto di Burgas, sulla costa bulgara del Mar Nero, ed era diretto a Ruse, città sul Danubio. Il ministro dei Trasporti Ivailo Moskovski e la procuratore capo Romyana Arnaudova hanno dichiarato che il treno viaggiava ad una velocità di 78 km/h, 38 km/h oltre il limite di velocità consentito. Nel deragliamento, un gancio di trazione ha perforato una ferrocisterna che conteneva propilene. Il liquido si è propagato verso le case. In un'abitazione c'era una stufa accesa in una cameretta dei bambini, da lì l'esplosione. I due macchinisti (l'equipaggio era composto da tre persone, il terzo si trovava nella cabina posteriore) rischiano tra i cinque e i venticinque anni di carcere.

In Bulgaria gli incidenti ai treni merci sono molto frequenti, le linee sono obsolete ed oggetto di saccheggi.

Alma 2016, stanchezza dell'equipaggio

Le indagini delle autorità federali puntano all'ipotesi che la stanchezza dell'equipaggio di macchina possa aver contribuito al deragliamento di un treno merci BNSF avvenuto nel novembre scorso nei pressi di Alma (Wisconsin). Più di 20mila galloni di etanolo finirono nel Mississippi. Il macchinista frenò a fondo, i carri carichi in coda (treno di 125 carri) presero sui vuoti in testa.

Casselton 2013, asse difettoso

Resi noti dal National Transportation Safety Board i risultati dell'inchiesta sul disastro di Casselton (Nord Dakota) del 30 dicembre 2013, quando un treno BSLF di merci pericolose deragliò causando una serie di esplosioni. La causa fu un asse difettoso del 45 carro.

L'ultima lettera di Pacho

All'autorità legale che corrisponda:

Un giorno (veramente oggi è il 7 Gennaio 2017), incominciai a scrivere quello che penso e da qualche maniera vivo da tanto tempo, anni per essere sincero (e farò il tentativo di spiegarlo, provando ad essere sintetico).

Mi permetto, per evitare interpretazione equivoca, di farlo nella mia madrelingua, dove meglio posso raccontarvi le mie ragioni, anche se non è facile in queste circostanze. Vi chiedo di trovare un interprete o traduttore, Grazie.

Io, Eduardo Dellagiovanna (più conosciuto con il soprannome "Pacho" dagli amici) sto per compiere 66 anni (il 30/01/2017); dal Gennaio 2015 tra ferie, permessi retribuiti,

cassa Integrazione etc. non sto più lavorando. Impossibile proseguire con le collaborazioni esterne (personalmente "collaboratore della Provincia di Brescia nel settore Trasporto pubblico" tramite Cooperativa Sociale, per la legislazione e i tagli di bilancio politici, per tanto disoccupato "ufficiale" dal Giugno 2015 e riscuoto un sussidio di disoccupazione (INPS-Naspi) che terminerà ad Aprile o Giugno del 2017 non lo so esattamente (oggi non mi interessa più); quindi dopo oltre 34 anni di contributi pensionistici allo stato italiano, con le nuove disposizioni legali in materia (grazie sig.ra Fornero!), io resterei 18 mesi senza la possibilità economica di sopravvivere, dato che non avrei entrate fino al momento in cui la legge mi permetterebbe di percepire una pensione.



La mia possibilità reale di poter trovare un'occupazione oggi in Italia, per "arrivare all'età del pensionamento" è così poco probabile come vincere una lotteria senza possedere il numero vincente.

L'ultimo sussidio che ho ricevuto (il 14/12/2016) è stato di 599,00 euro; come potete immaginare, è totalmente insufficiente.

te. Quando iniziai a riceverlo era di 880 euro (anche se il mio stipendio sfiorava i 1.300 mensili e già mi costava arrivare alla fine del mese, però pagavo tutte le fatture.

Ho letto su Facebook (non so se sia vero) dichiarazioni di un ministro Italiano che con 350,99 euro si può vivere dignitosamente, lo stesso che dichiarò che i giovani andassero all'estero (questo è verità perchè ha ritrattato pubblicamente), senza commenti..., in tal caso provi lui, che mi risulta incassi qualcosa come 10.000 euro mensili, a spiegarmi come faccio io a pagare 380,00 euro di affitto più luce, gas, acqua, telefono, prestito bancario—180,00 mensile- e mangiare per sopravvivere?, gran sorete...mi piacerebbe pubblicare le mie riflessioni-condizioni di vita (per lo meno queste che condivido con milioni di persone in questo paese e nel mondo) ma credo che mi censurerebbero su Facebook; soltanto per vedere quanti "likes" riceverei... e, naturalmente, che mi risponda anche se io non potrò leggere (la sua risposta) perchè per me sarà "time over"...

Se a questa situazione aggiungo il mio stato fisico (la cardiopatia e il tumore alla corda vocale) il mio stato psicologico; la mia separazione e posteriore divorzio nel 1997 (?) la mia lenta ma certa dipendenza dall'alcohol (vino per essere chiaro e al tabacco 25/30 sigarette al giorno) la malattia della mia compagna nel 2006 che è terminata con la sua morte quando aveva compiuto 44 anni di vita (2009), l'infarto risolto con 3 by-pass nel 2010; il suicidio della mia seconda ex-moglie in quello stesso anno, il tumore e operazione del carcinoma nella mia corda vocale nel 2013, la disoccupazione....

credo che la conclusione (mi riferisco alla mia azione) era e sarà evidente, l'unica possibile. Forse l'ho cercata con altri mezzi ma è un cammino molto lento per le mie necessità attuali.

Dopo tutto, cosa mi resta?, che io perda amici stretti e sinceri?; ho perso la mia autostima e ciò ha provocato che il mio istinto di sopravvivenza (eros, crolli davanti al mio thanatos), di conservazione scarseggi; quando mi sveglio, ciò che mi spinge ad alzarmi è la mia vescica piena...e l'appetito dei miei gatti.

Psicologicamente, la mancanza di soluzioni possibili e/o reali mi angoscia e deprime. Ha chiamato la mia banca (o la finanziaria) perchè devo due rate del prestito (saranno 3 il 27/01/2017), le bollette che mi arrivano e confesso, non sono cifre esose (chissà per un politico o un occupato sia differente, ma per me 1.000 o 1.00.000 fa lo stesso: qualunque cifra NON POSSO PAGARLA). Semplicemente perchè non l'ho.

Perdonate l'analisi superficiale e ripetitiva del sistema e cause... ma in quest' ultimo momento ragiono con i gomiti.

Non ho più voglia di vivere nè incentivi per farlo; la questione sta peggiorando non da giorno a giorno, ma da ora in ora.

Dovrei farmi una visita medica oculistica (è dieci anni che non lo faccio, vedo malissimo!) ma non ho denaro.

Dovrei consultare un dentista (ho vari elementi in auto-espulsione per non parlare dell'igiene dentale) ma; non ho denaro.

Dovrei rinnovare il mio porto d'armi, il passaporto, il vestiario, etc. non ho denaro.

Le fatture già arrivate che dovrei cancellare a Gennaio 2017 (per non parlare di quelle scadute) ma; non ho denaro per saldarle..

Questa è la mia vita oggi in un paese "democratico" (con una costituzione bellissima e disapplicata) dove un parlamentare (destra-centro-sinistra?) - in 1 mese guadagna quanto io non guadagno in 1 anno (Il NASPI non contempla neppure una tredicesima!)

e la sopportazione di questa realtà, situazione (non solo in Italia) diventa per me troppo pesante.

Politiche e sistema di governo decidono come devo morire, se di fame o di debiti; mi hanno tolto l'illusione che la vita anche se difficile è bella; non sopravvivo con il sorriso di un bambino o la bellezza di un tramonto /albeggiare; questo sistema mi impone che se non pago e/ o non produco, non servo, per tanto scompaio.

Confesso, non mi hanno vinto i militari argentini, ma adesso non ne posso più. Ho sottostimato il nemico (sistema), non lo credevo, non lo immaginavo tanto inumano e feroce (come direbbe Galeano).

In ogni modo non rinnego assolutamente tutta la mia vita militante in Sudamerica. In Italia ho militato per anni in solidarietà e cooperazione internazionale, ho conosciuto la generosità umana di tanti italiani e non solo, ma generosità reale.

Devo chiedere "aiuto" al municipio?, non credo che sia corretto, la mia esperienza di vita per dirlo in qualche maniera (capitemi, non è un momento in cui penso serenamente per esprimere idee e sentimenti):

credo che corretto sia che ciò che mangio e consumo, devo guadagnarmelo!

Possibilità attuali in Italia nella mia situazione di guadagnarmelo: nessuna!!!

Mi dispiace per quegli amici sinceri che mi circondano;

non li nomino per timore a non menzionarli tutti e anche alla proprietaria di questa casa, la dottoressa A.V. alla quale devo 7 mesi di affitto non saldato, realmente non se lo merita ma non sono in condizioni di pagare, semplicemente non ho il denaro nè possibilità di averlo.

Chiedo, (neppure so a chi farlo) immagino ai Servizi Sociali del Municipio della Città di Brescia dove vivo e risiedo, dato che sono indigente e non ho familiari in Italia, di essere cremato nel modo più laico, semplice e rapido possibile, al tempo stesso ripeto, mi piacerebbe che i miei gatti non siano sacrificati.

Nessuno mi ha suggerito questa soluzione; è il sistema vigente e la mia impotenza che mi

produce ciò che mi porta a prendere questa mia decisione, l'unica possibile. Questo è tutto, sicuramente i miei amici si incaricheranno di dare comunicazione ai miei parenti che ancora ho in Argentina.

Chiedo a tutti, sinceramente scusa per i problemi reali e burocratici che credo (polizia, pompieri, amici destinatari di questo messaggio, etc.).

Dovranno entrare dalla via e utilizzare qualcosa per tagliare la catenella di sicurezza della porta d'ingresso (1° piano, porta a destra - vetri e sbarre, unica), la seconda possibilità è dalla via, la finestra grande all'altezza del balcone del mio vicino che lascerò aperta. Non voglio lasciare un arma alla mercè di qualunque persona che entri nel mio domicilio.

Nella cassaforte (aperta, troverete le munizioni).

(Ricordatevi della mia richiesta per i miei meravigliosi gatti anche se sarà difficile e soprattutto che non li separino dopo 10 anni di vita in comune tra di loro).

Eduardo (Pacho) Dellagiovanna. – Vicolo del Moro, 15 – primo piano – Città di Brescia (Centro Storico). Per aprire il portone d'ingresso dalla via, dovrete disturbare qualche vicino.

P.S. 1.: Ieri mi ha chiamato la banca: per il 27/12 avrei dovuto pagare 360,00 euro e, è arrivata la fattura dell'energia elettrica e del gas: 108 e qualcosa euro...non li ho.

Mi restano (oggi 06/01/2017) sul mio C/C meno di 1,85 cent di euro e nel portafoglio niente, ho potuto fumare grazie alla generosità di Elisabetta ieri, al pranzo di Beppe e 50,00 euro che mi ha lasciato Gigio la settimana scorsa....più i pranzi pagati da Livio.

Come si potrà apprezzare, non ho scritto questo in un solo giorno, è quasi come un diario.

Termino con un haiku del meraviglioso scrittore uruguayano Mario Benedetti:

Dopo tutto

la morte è solo un sintomo, del fatto che ci è stata una vita...

P.S. 2: Chiedo scusa per lo stato della casa (pulizia, ordine, etc.), come immaginerete, è da tempo ciò che meno mi preoccupa.

Condividete questo ultimo messaggio (se volete) con chi considerate gli possa interessare o cancellatelo.

Ancora grazie e chau a tutti.

Oggi 07/01/2017.

Pacho

Sabato 7 gennaio 2017, il compagno Pacho, argentino, esule politico in Italia dalla fine degli anni 70, dopo aver scritto questa lettera ed averla inviata a Radio Onda d'Urto, si è sparato un colpo di pistola nella sua abitazione nel centro di Brescia.

Udienza di Cassazione per Riccardo Antonini

Mercoledì 18 gennaio si è tenuta presso la Corte di Cassazione, a Roma, l'udienza per l'ultimo grado di giudizio contro il licenziamento di Riccardo Antonini. Da Viareggio è stato organizzato un pullman da 30 posti, tutti occupati da familiari dell'associazione delle vittime della strage del 29 giugno a Viareggio de "Il mondo che vorrei" e da componenti di "Assemblea 29 giugno", insieme a cittadini di Viareggio e Versilia. In piazza Cavour, di fronte al palazzo sede della Cassazione, presidio dalle 10.00, di oltre 50 persone, compagni e attivisti sindacali delle ferrovie e altre realtà di lavoro, di Roma e fuori Roma (giunti dalla Toscana e addirittura da Catanzaro!). Al fianco di Riccardo anche Sandro Giuliani, Capotreno di Roma, anch'egli licenziato per il quale ancora non è stata fissata la data dell'udienza di Cassazione.

L'udienza è durata pochi minuti: il tempo per le parti di presentare le proprie memorie, le richieste da parte degli avvocati, di ritiro del licenziamento da parte di quelli di Riccardo e della conferma da parte di quelli di RFI. Quest'ultima richiesta motivata dal "conflitto di interesse" per ruolo di Riccardo quale consulente di parte a titolo gratuito per i familiari nell'incidente probatorio, e dal venir meno del rapporto di fiducia per i fatti di Genova (contestazioni a Moretti durante la festa del PD), nonostante che per quest'ultimo fatto Riccardo sia stato giudicato dal Tribunale di Genova completamente estraneo alle offese.

Durante il presidio vari interventi a

sostegno di Riccardo: è stato sottolineato ancora una volta che Riccardo è stato licenziato per il suo impegno nella mobilitazione per la sicurezza, la verità e la giustizia, a fianco dei familiari delle Vittime. Moretti, invece, è stato prima rinominato AD della holding Fs e poi promosso AD di Finmeccanica, la più grande impresa del paese.

A questo proposito è stato ricordato quanto scritto nel documento del giugno 2016 dell'Associazione dei familiari (approvato all'unanimità da tutti i Comuni della Versilia, da numerosi altri comuni, dalla provincia di Lucca, dalla Regione Toscana): "... Riaffermiamo la reintegrazione immediata del ferroviere Riccardo Antonini, licenziato il 7 novembre 2011 per essere stato a fianco dei familiari delle 32 Vittime ed essersi messo a disposizione gratuitamente come loro consulente nella ricerca della verità e per garantire quella sicurezza che avrebbe evitato la strage ferroviaria del 29 giugno 2009. Essendo, tra l'altro, consapevoli e coscienti che il licenziamento di Riccardo Antonini è strettamente ed indissolubilmente legato alla tragica notte del 29 giugno 2009". ■



Gruppo d'acciaio dietro la nostra bandiera. Tra gli altri re David (redattore correttore Capo CubRail, vicino a Riccardo, che ha il megafono), Gallori (con lo zaino), Piazzini (primo a destra) ...



Modena, 4 febbraio.

Il corteo del SICobas occupa i binari in stazione per protestare contro le calunnie e la vergognosa montatura delle tangenti pagate "a due sindacalisti Si Cobas" per tacitare gli scioperi nella logistica.

14 dicembre 2016

Ennesimo FR contro un paraurti. Sarà lo stress? L'AS? I turni impossibili? Tranquilli, per i concertativi nulla è cambiato e tutto va bene.



CUB RAIL GIORNALE DI COLLEGAMENTO TRA I FERROVIERI
stampato a Milano

REDAZIONE Via Cadibona, 9 Milano

SITO INTERNET cubferrovie.altervista.org/

FB <https://it-it.facebook.com/Cub-Trasporti-167415190014435/>

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, 13 febbraio 2016

TUTTE LE VIGNETTE E I DISEGNI SONO DI
NOSTRA PRODUZIONE (ad eccezione di pagina 3)



Pisa

Assemblea del 3 gennaio

Presenti oltre 60 lavoratori, la maggioranza delle ditte di appalto, ferrovieri di Rfi, di Trenitalia e Mercitalia.

I sindacalisti presenti al tavolo hanno, come di rito, illustrato il nuovo CCNL che ritengono positivo: in particolare: hanno evitato l'applicazione del Jobs Act agli assunti prima del maggio 2015, questione di particolare interesse per i lavoratori degli appalti, introdotto tutele per il cambio di appalto fissando i settori che rientrano nel contratto delle attività ferroviarie e il deposito presso il Ministero delle tabelle di costo per i bandi di gara;

evitato peggioramenti per i ferrovieri, in particolare per il settore equipaggi, con l'eccezione dell'ex settore Cargo ormai Mercitalia Srl, per il quale sono però riusciti a limitare i danni, in particolare ottenendo che rimanesse nel gruppo Fsi, questione che per l'azienda era inizialmente da escludere, e introducendo la possibilità di rientrare in Trenitalia in caso di crisi;

dal punto di vista economico, ottenendo per FSI un aumento della retribuzione di poco meno di 100 euro medie a regime, 600 per il premio di risultato fino al 2015 e 1500 per quello 2016 da versare a giugno 2017, 600 euro di vacanza contrattuale. Inoltre, 100 euro nel fondo Eurofer, aprendo una posizione anche per chi non vi aveva aderito, 100 euro per prestazioni di welfare quali asili nido, istruzione, ecc... Inoltre la sanità integrativa passa da 75 a 100 euro.

L'intervento introduttivo termina sottolineando che questo contratto scade a dicembre 2017 e nello scenario economico attuale e di privatizzazione in corso, vedi piano industriale, occorrerà già dai prossimi mesi prepararsi a possibili vertenze e mobilitazioni per contrastare probabili intenzioni di cedere altri "pezzi" e parti.

Nel dibattito che si è aperto, un lavoratore degli appalti ha dichiarato negativa l'applicazione del Jobs Act per i giovani, fatto che stabilisce una divisione fra lavoratori, condizioni diverse che non condivide e avversa. E' poi intervenuta una capotreno, secondo la quale questo CCNL, con lo scorporo Cargo da Trenitalia, è un contratto che invece cambia tutto, che spalanca le porte alla privatizzazione e

allo smembramento conseguente dei vari settori; è un contratto sulla pelle dei colleghi ex Cargo per i quali grandi sono i peggioramenti dell'orario e delle condizioni di lavoro. Peggioramenti che toccheranno a tutti gli altri, solo rimandati di qualche tempo, dal momento che questo contratto scade fra pochi mesi.

Ricorda che nella primavera si sono tenute assemblee autoconvocate dai lavoratori, anche da parte di Rsu, con piattaforme che richiedevano di migliorare condizioni ormai insostenibili, che il sindacalismo di base, di cui fa parte, le ha sostenute e ha promosso scioperi, 14 in due anni e mezzo, prima contro Legge Fornero, Jobs Act e privatizzazione, poi contro lo scorporo Cargo e per un Ccnl vero e dignitoso. Ha aggiunto che chi dice fra i sindacati firmatari, di avversare il Jobs Act, nella pratica non ha promosso scioperi e mobilitazioni serie per contrastarlo chiamando alla lotta i lavoratori. Ha fatto notare che lo stesso intervento introduttivo ha "preannunciato" che toccherà mobilitarsi per il procedere della privatizzazione, come da piano industriale, già dal 2017: dunque la cessione Cargo doveva essere contrastata e non cogestita, dovere di un sindacato degno di questo nome. Ha quindi invitato i lavoratori presenti non avallare con un sì questo contratto che ricade sui lavoratori ex Cargo e a cascata su tutti gli altri.

Infine ha ricordato l'udienza di Cassazione per il nostro collega Riccardo Antonini il 18 gennaio e la sentenza di primo grado del processo per la strage di Viareggio del 29 giugno 2009 al Tribunale di Lucca.

Successivamente un lavoratore di Rfi è intervenuto dicendo dei dubbi che gli erano sorti sentendo gli interventi di critica, aspetti che non gli erano stati presentati; inoltre ha chiesto per quale ragione 100 euro siano stati messi sul fondo Eurofer aprendolo anche per chi non lo voleva, invece di darli direttamente al lavoratore.

Un sindacalista Filt-Cgil ha valorizzato la partecipazione dei lavoratori di Pisa, in particolare degli appalti, alla manifestazione svolta a suo tempo dalla CGIL a Roma e alla manifestazione successiva a Pisa. Ha inoltre valorizzato la lotta in difesa degli 11 lavoratori delle ditte di appalto delle portinerie delle officine di Pisa, Siena e Osmanoro che, per il cambio di appalto, ad agosto 2016 rischiavano di essere licenziati. Giudica quello firmato, nello scenario generale, un CCNL che ha tenuto, pur portando peggioramenti innegabili per la ex Cargo. Sottolinea che al sindacato compete il ruolo di negoziare, che dal punto di vista salariale quello dei ferrovieri è un contratto positivo poiché gli aumenti sono nella parte fissa, al contrario di quello da poco firmato per i metalmeccanici, da considerarsi negativo. Inoltre ritiene che per contrastare l'attacco alle condizioni dei lavoratori occorre costruire un sindacato europeo.

L'intervento di un sindacalista Fast presente al tavolo ha descritto le modifiche di orari e condizioni per Cargo, sottolineando che diverse flessibilità saranno comunque da concordare con Rsu e ricevendo le reazioni contrarie di alcuni lavoratori Cargo presenti.

Infine un lavoratore degli appalti ha sottolineato come essi si debbano mobilitare ad ogni cambio di appalto contro i tagli e le condizioni in cui vorrebbero ridurli, che se tentano di colpire alcuni di loro tutti si mobilitano, che sono uniti e fa appello ai ferrovieri a unirsi a loro volta.

Livorno

Assemblea del 4 gennaio

In apertura di assemblea il rappresentante Nazionale del Fast, partecipante ai tavoli di trattativa, metteva in luce gli aspetti che avevano dominato la contrattazione con l'azienda. Unico punto a cui mirava la controparte era quello di chiudere un'intesa sulla cessione di ramo d'azienda della Divisione Cargo nella nuova società poi denominata Mercitalia Rail Srl. Accordo che prevedesse una nuova normativa di orario di lavoro, in special modo per il personale dei treni, mentre era poco interessata ad altre questioni legate ai rinnovi contrattuali.

Comunque definiva un buon accordo sia quello legato alla cessione di ramo d'azienda, con l'obbligo di reintegro in aziende del gruppo in caso di esito negativo della nuova società, gli investimenti di 1500 milioni e in più per tutti i 58 mila ferrovieri del gruppo, con il rinnovo contrattuale, si è ottenuto un congruo ritorno economico.

Quindi unico nodo negativo è l'inasprimento dell'orario di lavoro specie per il personale di macchina della ex Div Cargo, per via anche dei contratti che altre aziende merci utilizzano per ridurre il costo del lavoro, per tutti gli altri del Gruppo FSI cambia poco o quasi nulla.

Gli altri delegati delle OOSS firmatarie confermavano tale impostazione e inoltre mettevano in risalto che si era giunti ad aumenti salariali e all'erogazione dei premi di risultato degli anni precedenti. Pertanto tutti chiudevano i loro interventi richiedendo ai presenti di votare Sì al Referendum che Gennaio si sarebbe svolto dall'11 al 14 gennaio.

Come mi è stato permesso di intervenire ho elencato i punti che mi sembravano, e tuttora mi sembrano, rilevanti:

- la mancata informazione e soprattutto la mancata piattaforma contrattuale che nessuna OS ha presentato prima ai lavoratori in assemblea e poi al tavolo di trattativa;

- l'esito scontato del referendum in quanto solo circa 2mila lavoratori su 58mila subiscono aggravii sulle loro condizioni di lavoro, inoltre l'accordo Cargo non è stato oggetto di referendum. In questi mesi

di trattative, quasi un anno dalla presentazione del piano sul trasporto merci, le stesse OOSS che oggi hanno firmato l'intesa sia sui contratti che sull'accordo Mercitalia, indicano un'assemblea a valle di tutto per favorire il referendum di conferma, ma nessuna precedente assemblea di confronto con i lavoratori, soprattutto con i lavoratori interessati, ossia quelli della Div. Cargo (un sindacalista mi ha interrotto ricordandomi che in Toscana si sono fatte le assemblee alla Cargo- ma gli ho replicato che è sempre dopo un accordo regionale già bello e firmato);

- gli investimenti non sono tutti legati alla nuova società ma soprattutto riguardano le infrastrutture di RFI, in primis adeguamento della lunghezza dei binari a 750mt. Ad oggi risulta che i primi "investimenti" riguardano solo l'affitto di 7 loc 483 dalla Akiem e quindi ancora nessun esborso;

- i contratti delle altre aziende merci vengono controfirmati anche dalle vostre confederazioni;

- il nuovo orario di lavoro va ad influire su personale che ha in media già diversi anni di servizio ed inoltre è di per sé un'aggravante la remunerazione contrattata della mancata effettuazione di un diritto primario, come è il pasto;

- poi c'è la questione del soccorso in linea del personale dei treni, in special modo del macchinista. Ad oggi, se fosse concessa la patente A4 al capotreno, non dipenderebbe dalle OOSS ma dalla necessità di risolvere un grande problema per Trenitalia. E non basta l'annuncio o la firma, perché Ma le stesse organizzazioni non hanno fatto nulla per quanto riguarda il TPC alla Cargo che già dal vecchio contratto prevedeva tale patente. Ma in quel caso non ne hanno richiesto né preteso l'applicazione.

I delegati delle OOSS firmatarie hanno quindi ammesso che tutte le problematiche sono ancora sul tavolo, come per esempio il declassamento della patente del pdm Mercitalia da B (viaggiatori-merci) a B2 (solo merci) ma hanno ribadito la bontà del rinnovo contrattuale e dell'accordo Mercitalia, e che da giugno si potrà aprire una nuova trattativa di rinnovo contrattuale, visto che scadono a fine anno, con un nuovo approccio con il coinvolgimento dei lavoratori e di richieste di contrattuali.

Le mie riflessioni: è che si basa tutto sui rapporti di forza, non aver nemmeno promosso lo stato di agitazione del personale su questo rinnovo e accordo e aperto solo una piccola procedura di raffreddamento solo per la cessione del ramo Cargo subito rientrata, mi fa sorgere il sospetto che la dirigenza sindacale nazionale delle OOSS firmatarie è se non d'accordo con le linee guida aziendali del Gruppo FSI, sicuramente non contraria, visto che da 15 anni succede così, e questo è sempre a discapito delle condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori.

Viareggio

Assemblea del 9 gennaio

Presenti circa 30 lavoratori soprattutto di Rfi, del movimento, di Trenitalia e degli appalti ferroviari.

Relazione iniziale dei rappresentanti dei sindacati firmatari che valorizza per i ferrovieri gli aumenti salariali, i 100 euro al fondo Eurofer +100 al welfare +2100 di premi di risultato e 600 di vacanza contrattuale (tutto lordo).

Per tutti i ferrovieri niente è cambiato, a parte l'ex Cargo che viene scorporata da Trenitalia e diventa Mercitalia Rail Srl. Per i ferrovieri manutenzione Rfi (i più numerosi dei presenti) respinta la teza notte che volevano introdurre.

Per ex Cargo c'è una rivisitazione della normativa con alcuni peggioramenti, ma si sono salvati i posti di lavoro e mantenute le condizioni precedenti nel passaggio da Cargo a Mercitalia, inoltre se l'azienda avesse grossi problemi, i lavoratori possono richiedere il rientro in Trenitalia.

Garanzie migliorative sono state introdotte per i lavoratori degli appalti per i cambi di appalto e per l'applicazione del contratto delle attività ferroviarie.

Infine, poiché il CCNL scade a dicembre 2017 e il processo di privatizzazione prosegue, occorre prepararsi a reagire per contrastarlo.

E' intervenuta a questo punto una capotreno descrivendo la pericolosità di questo contratto, dal momento che permette la cessione di un intero settore con tutti i 3200 lavoratori per i quali sono sancite condizioni di lavoro insostenibili e apre alla cessione successiva, pezzo per pezzo, di ciò che sono oggi le Ferrovie.

Questo contratto è già in scadenza, presto toccherà prima ad alcuni, poi ad altri, ed ogni volta si dirà a chi rimane che per loro "nulla è cambiato" e li faranno votare sulla pelle degli altri. Contrastare il processo di privatizzazione

significava contrastare da subito il progetto della cessione Cargo e oggi contrastare l'applicazione di questo contratto.

Il contratto, ha aggiunto, recepisce il Testo Unico sulla rappresentanza che stabilisce, fra l'altro, ed è riportato sul Ccnl che in caso di crisi o di investimenti di un certo peso (quindi sia che vada male sia che vada bene), le OS territoriali con le Rsu possono derogare dal Ccnl per quanto riguarda l'organizzazione e gli orari di lavoro.

Inoltre, i 2100 + 600 euro che vengono sbandierati come portato economico per questo contratto, altro non sono che una assai limitata parte di quello che già avrebbero dovuto darci col vecchio contratto scaduto, che era roba nostra che hanno illegittimamente trattenuto.

Infine ha ricordato le scadenze del 18/01 per l'udienza di cassazione per Riccardo Antonini e del 31 a Lucca per la sentenza di primo grado per la strage del 29 giugno proprio a Viareggio e ha spiegato come le due questioni siano legate, essendo il licenziamento di Riccardo conseguenza della mobilitazione relativa alla strage di familiari e cittadini che continua da 7 anni e mezzo.

A questo proposito ha fatto notare che lo scorporo del settore merci (comprese quelle pericolose che hanno determinato la strage di Viareggio) da Trenitalia verso una srl è a scapito della sicurezza, essendo elemento fondamentale della privatizzazione la riduzione dei costi e l'aumento dei profitti.

Un lavoratore della manovra interviene brevemente facendo notare che ciò che stanno facendo alla Cargo intera già lo hanno fatto nel tempo al settore manovra.

E' intervenuto un sindacalista Uil dicendo che in questo quadro economico per la ex Cargo si è fatto il massimo, che è stato un grosso risultato ottenere che i lavoratori Mercitalia possano far richiesta di rientro in Trenitalia in caso di crisi, e giudica assai positive le prerogative date alle Rsu nelle trattative territoriali nel concordare o meno le flessibilità e quelle attribuite dal TU sulla rappresentanza..

Aggiunge che in questa fase economica gli aumenti e l'una tantum così corposa sono assai positivi.

Alla domanda di un lavoratore che chiede "ma nel caso vinca il no niente arretrati?" risponde che in quel caso non sarà possibile corrisponderli, perché legati alla ratifica del CCNL.

Firenze

Assemblea dell'11 gennaio

Il giorno 11/01/17 si è tenuta a Firenze l'assemblea convocata dai sindacati di categoria che hanno sottoscritto l'ipotesi di rinnovo contrattuale dell'area ferroviaria del CCNL mobilità e del gruppo FSI. Oltre ai rappresentanti delle segreterie sindacali al tavolo di presidenza erano



WT TRENORD: TELO DI PLASTICA AL POSTO DEL VETRO DEL FINESTRINO ROTTO ...

presenti circa 60 lavoratori (Mercitalia, Pax, Tmr, Ferservizi e Appalti). Il dibattito è stato avviato da un'esponente della segreteria nazionale Filt-CGIL che, partendo da una cronistoria delle *difficili* trattative con l'azienda e mostrandosi soddisfatta dell'intesa contrattuale del 16 dicembre, ha proseguito con il tema del jobs act, enunciando i risultati ottenuti per aver evitato alle assunzioni antecedenti al 2015 l'applicazione della mannaia della legge governativa. (In realtà questa demarcazione di anzianità è già presente nella stessa legge Jobs Act ndr). Se da un lato è stata mostrata soddisfazione per questo "grande successo", i toni sono cambiati quando è stato toccato il *mondo Cargo*. Argomento difficile da spiegare, dato che dopo aver fornito dei dati superficiali sulla normativa del personale mobile ("abbiamo messo dei paletti, mica potevamo accettare 13 ore come nelle ditte private") sono stati subito sbandierati i famosi 1,5 miliardi di euro di investimenti per Mercitalia e il Ferro Bonus europeo di 225 mln per il rilancio del settore. Successivamente l'intervento ha preso la strada -comoda e senza curve- dei soldi, sciordinando aumenti e *ottenimento* dei premi arretrati. Dopo quindi un'ulteriore mezzora il dibattito è stato girato ai lavoratori presenti in sala. Sono intervenuti tre lavoratori che hanno esposto argomenti di avversione al CCNL: questo contratto, che spalanca le porte alla privatizzazione, non va assolutamente in favore dei lavoratori che con scioperi, assemblee e piattaforme rivendicative avevano espresso chiaramente il loro diniego a queste trattative e alla firma finale. Mostrando perplessità sul Ferro Bonus (l'incentivo statale che scompare prima dei debiti Cargo per ricomparire ad operazione Mercitalia portata a termine) e denunciando il grave problema della rappresentatività sindacale, si è puntato il dito sulla questione Mercitalia in quanto rappresenta il primo grande tassello dello smembramento del gruppo FSI che avrà luogo a breve, forse con le trattative già previste in data 30 giugno in vista del nuovo contratto del prossimo anno, in recepimento di un piano industriale che prevede destini diversi per ogni divisione entro il processo di privatizzazione. Il presente infatti fissa una situazione di transizione che durerà appena fino alla fine del 2017. Un altro intervento specifico sul capitolo merci è stato molto critico sulla normativa approvata denunciando i suoi effetti sulla sicurezza in virtù dei riposi tagliati e dell'aumento dell'orario di lavoro, inoltre ha tenuto a precisare che se nelle ditte private si lavora 13 ore in Mercitalia se ne lavorerà 11, quindi non una così abissale differenza. Oltre alla normativa sono stati rimarcati due punti critici già apparsi con la cessione di ramo d'azienda di Cargo, quali il declassamento della patente dei macchinisti che renderà difficoltoso il rientro alle divisioni passeggeri e la clausola sociale sul reintegro nel gruppo FS dei lavoratori Mercitalia

in caso di ulteriori esuberanti. Su questo punto è stato espressamente chiesto se i macchinisti verranno *riciclati* come tali oppure verranno impiegati in altre mansioni. Non c'è stata nessuna risposta in merito da parte delle segreterie presenti. L'ultima obiezione mossa ha riguardato il fatto che Cargo poteva essere salvata in Trenitalia, invece di farla uscire. In conclusione della serie degli interventi critici è stato ripreso il tema di Cargo e della privatizzazione mettendo in rilievo prima di tutto il *metodo* del rinnovo contrattuale. Tale metodologia infatti ha reso impossibile conoscere in così poco tempo i contenuti veri delle quasi 200 pagine del CCNL della mobilità e le quasi 100 di quello di FSI; le assemblee, svolte nel periodo delle festività natalizie ed esposte con pochissimo anticipo, hanno reso estremamente difficile la partecipazione per il personale dell'esercizio, come macchinisti e Capotreni, che possono partecipare all'assemblea solo fuori dall'orario di lavoro! Non solo. E' stata messa in rilievo la "falsa democrazia" del referendum "confermativo": prima di tutto la consultazione doveva essere fatta fra i lavoratori del settore Cargo, mobilitando successivamente tutti i ferrovieri nell'interesse collettivo. Inoltre il nuovo contratto è stato pubblicizzato in modo ingannevole, facendo credere che non cambi quasi niente mentre invece sarà il volano per cambiare tutto. I ferrovieri sono stati esortati a non prestarsi alla condanna dei lavoratori Cargo implicita nel voto favorevole al referendum contrattuale, che avvicina poi la condanna di ogni altra divisione. L'intervento ha altresì fatto conoscere ai ferrovieri in aula una realtà diversa, fatta di un welfare aziendale che favorisce la sanità privata (nel trasferimento di denaro e collocamento della sede di diritti costituzionali per tutta la cittadinanza ai soli contratti aziendali), spaziando poi dalla video sorveglianza e ai danni che provocherà il jobs act per la condizione dei neoassunti. Sottolineando l'impegno degli attivisti dei sindacati di base in Toscana, ha inoltre ricordato i prossimi appuntamenti inerenti la strage di Viareggio quali il 18 gennaio a Roma (udienza in casazione per il licenziamento di Riccardo Antonini) e il 31 gennaio (sentenza di primo grado a Lucca per gli imputati della strage). L'assemblea ha visto poi il contributo di una collega di Ferservizi che, dichiarandosi non proprio soddisfatta della privatizzazione in atto, si è dissociata dai precedenti interventi vedendo invece con favore il nuovo contratto "in considerazione che, fuori dalla ferroviaria, il mondo del lavoro

se la vede male", la tenuta essendo rappresentata dalla garanzia su reddito e mantenimento attuale nel gruppo. Il successivo intervento dell'esponente UILT regionale ha parzialmente accolto le obiezioni sollevate ma ha dichiarato che questo CCNL rappresenta un argine proprio a quei pericoli ("è stato siglato in difesa dei lavoratori Cargo, etc.") e costituisce il punto di partenza per i miglioramenti da negoziare per il prossimo. L'assemblea è stata poi chiusa dal rappresentante Fit-CISL nazionale, sostanzialmente affermando che tanto il jobs act che l'articolo 2112 del CC (cessione di ramo) non potevano essere contrastati in quanto leggi nazionali -ma in contraddizione sia con le lotte, sia con le dichiarazioni della stessa CGIL e con i precedenti esistenti di CCNL che sterilizzavano legalmente il jobsact- e che, tutto sommato, agli ex dipendenti Cargo è stato salvato il posto di lavoro. A supporto di questa tesi il delegato Fast ha riportato l'esempio dello scalo merci di Massa Zona Industriale, dove la manovra Cargo costava indicativamente 45 (i manovratori impiegati erano 3, 15+15+15) mentre con Ser.fer, la controllata FSI cui sono progressivamente demandate le lavorazioni di manovra, si risparmia impiegando due lavoratori al posto di 3. Tale operazione è stata considerata positiva visto che è *in linea con la logica del mercato*.

**A cura degli Attivisti di base presenti
CUB Toscana**

Ancona

Assemblea dell'11 gennaio

L'assemblea territoriale di Ancona si è svolta in sala mensa dell'Officina alla presenza delle segreterie regionali di CGIL CISL UIL FAST e ORSA MARCHE, due componenti delle segreterie nazionali di FAST e FILT CGIL. 300 circa i lavoratori, dai settori di officina, biglietterie,

Milano ITP



Un topolino si aggira per l'impianto ... decine di esche gettate a terra e sugli scaffali, senza indicazioni né avvisi !!! Il nostro RLS ha scritto a tutti gli indirizzi possibili segnalando la cosa ...

trasporto regionale, uffici, RFI, Verifica, Equipaggi FB, Cargo-Mercitalia, Serfer.

L'assemblea è partita con l'analisi positiva della firma contrattuale da parte del nazionale Filt dando peraltro rassicurazioni per quanto riguarda le tutele rivolte a chi passerà nella nuova Mercitalia. Continua il segretario nazionale Fast logicamente nella stessa scia, analizzando il fatto che "arrivano i soldi" e che è stato raggiunto un grande risultato nella stesura di questo Contratto; ripercorrendo infine le fasi della trattativa con ovvia esclusione degli scioperi che loro non hanno fatto ma i ferrovieri sì.

Quando poi alcuni colleghi sono intervenuti sul fatto che sono state messi in luce solo aspetti positivi, senza parlare dei cambiamenti normativi del codice disciplinare, dei cambiamenti intensivi per chi purtroppo non si trova a far riferimento diretto a Trenitalia subendo una cessione di ramo d'azienda, della piattaforma rivendicativa totalmente ignorata... i 5 sindacati hanno risposto che non ci sono punti negativi in questo contratto.

Interviene un lavoratore e rsu Cargo e che espone tutte le problematiche di questo contratto, continuamente interrotto dal tavolo delle segreterie per fargli perdere il filo. Tuttavia il rsu riceve dalla platea un invito a sostegno per proseguire senza interruzione. Interviene un altro lavoratore e rsu delle officine dicendo che con ogni probabilità questo CCNL passerà, ma che essendo un contratto ponte, noi dobbiamo essere subito pronti a rialzarci e mobilitarci a difesa della piattaforma rivendicativa elaborata dalle assemblee nei vari territori, in vista del contratto unico sulla mobilità, considerando che quel poco di miglioramento dalle bozze contrattuali di maggio lo abbiamo ottenuto noi con i nostri scioperi e assemblee. Interviene un lavoratore dipendente cargo che per la valutazione del CCNL invita a domandarsi se questo testo allontana le privatizzazioni oppure le agevola: siccome le spinge in avanti è da ostacolare la sua approvazione. Votare no al referendum.

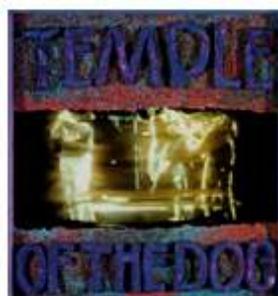
L'assemblea si è conclusa con evidenti difficoltà dei nazionali, perché è stato chiaro che le segreterie che tenevano il tavolo hanno disegnato una rappresentazione contrattuale di comodo e facilmente vendibile, trovando invece un gruppo di lavoratori attivi che ribattevano punto su punto. Seppure poi al referendum è passato il SI, ben 250 persone hanno votato NO.

**Un delegato rsu
che ha contribuito alla stesura
della piattaforma di
rivendicazione dei ferrovieri**



A cura di Luca Garieri

Inizia su questo numero di Cub Rail questo piccolo spazio riservato alla grande passione di tanti e mia in particolare: la musica. Chi avrà la pazienza di leggere capirà credo immediatamente "l'orientamento" musicale dell'umile scribacchino: il rock a voler essere generici, il Metal per essere precisi. Evitando di entrare nell'inestricabile discussione, spesso "religiosa", fra generi musicali, l'intento è quello di proporre considerazioni e spunti su questo meraviglioso universo che, da sempre, accompagna e descrive mutamenti storici, sociali e personali. Buona lettura.

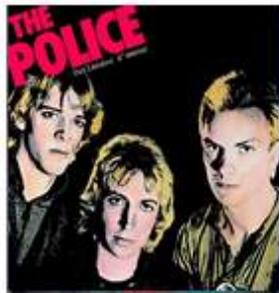


Band
TEMPLE O
THE DOG
Disco
TEMPLE OF
THE DOG
Anno
1991
Genere
Grunge

Gli anni novanta furono senza dubbio uno dei periodi più difficili della musica rock: mentre scemava la spinta del più roccioso hard/heavy radicata nel precedente ventennio d'oro, si affacciavano sulla scena le tormentate composizioni delle cosiddette band Grunge. Seattle era l'iconografica patria di quello che era un modo di suonare ispirato, per tante piccole sfumature, al classico rock americano miscelate con melodie spesso dissonanti ma sempre elettriche e distorte. Per chi scrive il Grunge non è stato certo il tratto distintivo di un cambiamento epocale ma certamente è stato un momento di evoluzione rispetto agli eccessi che spesso caratterizzavano il rock nella decade precedente. Tutto era più tormentato, senti-

to, incerto nelle opere e nella vita stessa degli autori, forse proprio il segno di quegli anni di ripensamento sociale. I Temple Of The Dog sono stati, a mio parere, il culmine di tutto ciò senza sapere di esserlo e molto prima che lo stesso movimento giungesse a piena maturazione. Nati quasi per caso ed a seguito della tragica morte di un componente dei Mother Love Bone, furono un esercizio temporaneo in memoria dell'amico scomparso dietro l'idea istintiva di Chris Cornell leader e grandissimo cantante dei Soundgarden. Alla notizia della morte dell'amico Andrew Wood, Cornell scrive un paio di pezzi in sua memoria e raccoglie a se colleghi/amici quali Jeff Ament e Stone Gossard proprio dei Mother Love Bone. Si uniscono presto Mike McCready alla chitarra e, direttamente dai Soundgarden, Matt Cameron alla batteria. Un altro giovane cantante viene inserito nel progetto: Eddie Vedder. Inizialmente nessuno scopo commerciale per la banda ma quello che viene fuori è un disco incredibile e forse il seme per una delle band più grandi che il grunge ha conosciuto: infatti successivamente Ament, Gossard, McCready e Vedder formeranno i Pearl Jam. Il disco è difficile da commentare, un mix di ballad elettriche come la meravigliosa opener Say Hello To Heaven nella quale traspare tutta la drammaticità alla base del disco e la coinvolgente Call Me A Dog nella quale Cornell fornisce una prova su altissimi livelli per qualità del cantato ed interpretazione. Come il corso di un fiume si susseguono note dolci, persuasive e misuratamente distorte e la magnetica Time Of Trouble ne è la prova più completa e forse la miglior descrizione di cosa sarebbero stati i Pearl Jam da lì a poco. Il corso diventa piacevolmente tortuoso scorrendo sopra tappeti sonori mai invadenti negli assoli di chitarra, nel perfetto binomio di armonica e voce (Wooden Jesus) e nella sfumatura blues che funge da collante in molti punti del disco. Lascio per ultima la canzone che, forse, meglio sintetizza le qualità e le caratteristiche del disco: Hunger Strike. Una ballata tanto coinvolgente e melodicamente perfetta da lasciare senza fiato, un gioiello che solo le voci di Cornell e Vedder potevano degnamente valorizzare. La prova degli artisti coinvolti risulta ottima e senza quei personalismi, a parte la prepotente qualità di Cornell, che avrebbero messo in secondo piano la vera qualità dell'opera:

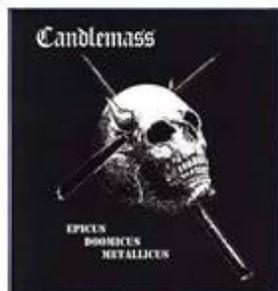
la spontaneità. Un disco da ascoltare tutto d'un fiato.



Band
POLICE
Disco
**OUTLANDOS
D'AMOUR**
Anno
1978
Genere
ROCK

A metà degli anni 70 la scena musicale britannica era in pieno fermento fra Rock, Punk ed i primi vagiti di quello che sarebbe diventato l'Heavy Metal. Forse una sola band non ha mai trovato una vera collocazione in nessuno di questi ambiti musicali: i Police. Questo loro primo lavoro è forse lo specchio della loro nascita e del loro successivo incredibile successo: la prima Next To You ha un certo sapore punk ma che sfuma in un paio di stacchi tipicamente rock che dimostrano come il punk per i Police è stato forse un modo per farsi conoscere all'inizio visto il periodo in cui sono nati, accanto a mostri sacri del punk come Damned, Sex Pistols etc. La successiva So Lonely è, a mio parere, l'esempio dell'incredibile sapienza strumentale e compositiva della band: l'uso del "charleston" assolutamente unico nelle parti di batteria (Steward Copeland è riconosciuto come uno dei più grandi batteristi di sempre), il basso di Sting immerso in giri sempre eccezionali e la chitarra di Andy Summers mai banale e dai suoni sempre diversi, dimostrano la capacità di colorare ogni pezzo con sfumature che vanno dal rock al reggae. Il cantato di Sting è assolutamente superlativo, spesso accompagnato da cori e contro-canti, e interpreta ogni canzone con il giusto feeling. La terza traccia è Roxanne e credo sia inutile commentare. Hole In My Life ha un che di jazz, una melodia tanto strana quanto perfetta; Summers è eccezionale nell'accompagnamento ed il ritornello addirittura "sinfonico". La successiva Peanuts è il ritorno ad una struttura punk nella quale si inseriscono l'assolo (un assolo nel punk?) acidissimo di Summers, roba che ritroveremo solo nel Grunge più sapiente degli anni '90. Can't Stand Losing You è un altro grande classico della band, perfetta. La settima traccia è Truth Hits Everybody,

apparentemente semplice e tirata, ci mostra però un Copeland scatenato che disegna una parte di batteria tipicamente hard rock. Born In The 50's è poco più di un inno accompagnato alla perfezione da tutti i musicisti, la voce di Sting si esprime forse nel modo più completo, passando dal tono rabbioso a perfette estensioni nelle parti del ritornello, un pezzo che merita di occupare un posto in questo disco. Be My Girl - Sally è uno strano intermezzo di Summers che dedica un monologo centrale ad una bambola gonfiabile! L'ultima Masoko Tanga è una danza sognante, un pezzo strumentale nel quale Sting segue con un cantato minimalista la melodia degli strumenti. La batteria di Copeland è quasi tribale nelle percussioni e fa da contraltare al ritmo vagamente reggae della chitarra, scrivere un pezzo del genere nel disco d'esordio dimostra la padronanza di questa band. In definitiva chiunque sia ancora sprovvisto di questo disco, corra ai ripari! Spesso si conoscono solo le due hits principali, ma il resto non è da meno. FONDAMENTALE!



Band
CANDLEMASS
Disco
**EPICUS
DOMICUS
METALLICUS**
Anno
1986
Genere
DOOM METAL

Impossibile parlare del Doom Metal senza citare coloro che hanno definito un certo modo di intendere la musica "Metal": i Black Sabbath! Da questa sorgente inesauribile hanno tratto ispirazione intere generazioni di band ed a loro si deve gran parte dell'intera scena del rock duro. Figlio legittimo dei Sabbath è proprio il Doom Metal che paradossalmente risulta il genere più di "nicchia" ma, certamente, il più evocativo. Atmosfere mistiche e funeree, sensazioni di inquietudine figlie di una naturale pesantezza sonora e di note dissonanti e cadenzate. Su queste basi stilistiche, nel 1986, un manipolo di ragazzi svedesi Leif Edling (basso), Mats Björkman e Klas Bergwall (chitarre), Matz Ekström (batteria) e Johan Langquist (voce) squarciano il velo sulla composta e compunta società svedese

disegnando sentieri carichi di sentimenti profondi, depressi, oscuri; un mondo anonimo e sinistro che la band evoca in ogni strofa, ogni riff, senza curarsi delle apparenze ma immergendo il tutto in un'atmosfera penetrante. I Candlemass segnano l'inizio di questo genere musicale con un disco assolutamente fondamentale. Una gemma malsana di pesantissimo ed opprimente Doom Metal. L'opener Solitude è diventato un classico, atmosfera magnetica che punta sulla ripetitività di uno splendido e mai invadente riff, un pezzo da brividi. Demon's Gate segue a ruota e ci mostra una sezione ritmica devastante che riesce a sostenere un riff che rapisce l'ascoltatore. Se Solitude racchiude la tipica atmosfera Candlemass, Demon's Gate ne mostra il lato più tecnico con una linea vocale assolutamente epica. Dopo la magnificenza dei primi due pezzi, lasciamoci trascinare dal ritornello acidissimo di Crystal Ball, una preghiera maledetta e disperata che struttura l'intero pezzo. Il poderoso stacco centrale è un vero e proprio attentato alle coronarie. Con la seguente Black Stone Wielder i nostri propongono una matrice più puramente heavy, un pezzo molto più aperto a soluzioni che oggi possono sembrare convenzionali ma nel 1986 non lo erano affatto. Ed eccoci arrivati ad un altro gioiello assoluto, Under The Oak. Si parte con un riff semplice e solitario di matrice Sabbath sul quale si snoda una linea vocale spettacolare e fraseggi chitarristici ancora molto heavy. Il cambio di tempo finale che prelude all'assolo di Bergwall chiude un pezzo terrificante da ascoltare tutto d'un fiato. L'album si chiude con A Sorcerer's Pledge, la prima parte di chitarra arpeggiata e voce dipinge un'atmosfera sulfurea, ma è solo il preludio per una veloce e cadenzata cavalcata sostenuta da un riff spaccaossa. Il finale è una lezione che tutte le band Doom/Epic/Dark Metal hanno imparato bene. In definitiva ci troviamo davanti ad un disco seminale ed imprescindibile, per le soluzioni che ha introdotto nel Metal, per le atmosfere che riesce a creare nell'ascoltatore e per il livello qualitativo della band. Non può mancare il consiglio di ascoltare il disco sia con l'interpretazioni del primo vocalist Langquist che del suo sostituto Messiah Marcolin, entrambe magnifiche nella loro diversità ma sempre dannatamente Doom. ■



Libri ^3 (al CUBo)

Guardo il fuoco che arde nel camino, seduto sulla mia poltrona, appoggiato sulle mie ginocchia uno dei libri del mese attende pazientemente di essere terminato per trovare poi la sua giusta collocazione nella libreria e prendersi il riposo meritato dopo aver viaggiato con me in lungo e in largo, essere stato aperto, sfogliato e richiuso centinaia di volte, "orecchiato" in varie sue parti, manipolato e perfino annusato (massima violazione dell'intimità di un testo, ancor più della sottolineatura). E improvvisamente provo una certa invidia per questo libro; lui almeno avrà la soddisfazione, dopo essere stato "impiegato", di godersi il meritato riposo circondato da altri suoi simili in un piacevole contesto, ancora relativamente integro anche se leggermente abusato: potremo dire lo stesso di noi? Giungeremo mai integri anche se leggermente abusati alla quiete? Meglio ancora, giungeremo mai? O ci disgregheremo prima sconfitti dalle notti attraversate, dalle ore rubate al sonno, dal gelo e dalla tramontana? Pensieri invernali conditi da un vago senso di ineluttabilità, tipici di stagione, niente di pre-occupante. Buona lettura a tutti.

Dicembre 2016

Libri acquistati

Dolores Redondo "Inciso nelle ossa"

Daniel Pennac "Diario di un corpo"

Francis Wheen "Come gli stregoni hanno conquistato il mondo. Breve storia delle delusioni moderne"

Per i tipi di Salani Dolores Redondo ci propone il secondo libro dedicato alla sua eroina, l'ispettrice Amalia Salazar, donna che spende grandissime energie per farsi valere in un mondo dominato dal testoste-

rone. Dolores Redondo, classe 1969 spagnola di San Sebastian è una cuoca professionista che parallelamente alla sua carriera ha cominciato a scrivere racconti per bambini ed è poi approdata ai

primi romanzi fino alla *Trilogia del Baztan* che comprende *Il guardiano invisibile*, *Inciso nelle ossa* ed un terzo episodio dal titolo spagnolo *Ofrenda a la tormenta* che a quanto ne so ancora deve essere pubblicato in Italia. Il nostro *Inciso nelle ossa* come il suo predecessore e probabilmente l'ultimo capitolo della trilogia, è ambientato nel bellissimo e in questo caso inquietante nord della Spagna, in Navarra, e miscela, come in una saporita ricetta, antiche leggende proprie del folklore Basco con un'indagine classica del genere. In una sorta di aborigeno animismo dove il sacro permea la natura circostante Amalia Salazar combatte una battaglia che si muove fra piano reale e piano spirituale, sulle tracce di un complicatissimo serial killer, che la porterà a confrontarsi col suo tremendo passato; citando un estratto dal Venerdì di Repubblica che appare sull'ultima di copertina e che mi pare il più azzeccato fra tutti quelli elencati: "La Navarra di Dolores Redondo ricorda la Louisiana di True Detective".

Scritto bene e tradotto dalla blasonata Claudia Marseguerra (già traduttrice fra gli altri di Octavio Paz, Subcomandante Marcos e Alejandro Jodorowski) devo però dire che il libro non mi ha convinto del tutto per i seguenti motivi:

Prima di tutto risulta importante leggere *Il guardiano invisibile*, che precede appunto *Inciso nelle ossa*, visti i numerosi riferimenti che nel secondo rimandano continuamente al primo libro, talmente numerosi da risultare eccessivi; non dico che sia compromessa la comprensione del testo ma sicuramente in alcuni momenti il lettore può sentirsi spiazzato.

L'autrice viene presentata come la Fred Vargas Spagnola, ma, se escludiamo il fatto che entrambe sono donne, il commissario Adamsberg, trasognato spalatore di nuvole, ha ben poco da condividere con la rampante ed inquieta ispettrice Salazar, se non il fatto che entrambi provengono da piccole regioni del Nord dei rispettivi paesi (la Francia per Adamsberg), molto

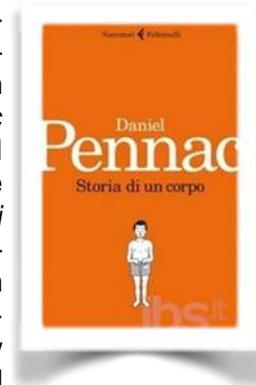


legate alle proprie leggende. Mi risulta difficile anche accomunare l'approccio alla scrittura della Vargas con quello della Redondo, diciamo che l'una sta all'altra come un Grand Cru sta ad un Vino del Rioja.

Infine la protagonista del romanzo mi risulta decisamente antipatica, esorto però il pubblico femminile a smentirmi, magari incarna l'immaginario eroico del gentil sesso ed io ne sono all'oscuro.

Il libro costa Euro 16,90 in libreria, compratelo se siete amanti del genere e non potete aspettare l'edizione economica, altrimenti astenetevi.

Feltrinelli continua il suo rapporto privilegiato con Daniel Pennac (al secolo Daniel Pennacchioni) e pubblica *Storia di un corpo*, acquistato in libreria in edizione economica a very special price. Il libro (insieme ad



un altro paio di opere dello stesso autore) mi faceva l'occholino dagli espositori delle librerie già da qualche anno ma ancora non mi ero deciso a comprarlo; dopo aver amato moltissimo i romanzi del Signor Malaussène e la sua bizzarra professione di capro espatrio avevo paura di trovarmi di fronte a una scrittura non più seducente, un po' come quando due ex amanti si perdono di vista e si incontrano nuovamente dopo molti anni. Naturalmente le mie elucubrazioni erano superflue e inutili e Pennac rimane uno dei grandi narratori della letteratura contemporanea: una prosa fluida e perfetta unita ad un'ottima traduzione ad opera di Yasmin Melaouah, una professionista già traduttrice dello stesso Pennac e, fra gli altri di Fred Vargas, docente presso la Civica Scuola di Interpreti e Traduttori di Milano, rendono questo libro immancabile nella vostra libreria.

Attraverso un'occhio proiettato costantemente verso l'interno, vediamo scorrere come in una sorta di Chroma Key sullo sfondo, un po' fuori fuoco ma leggibile, la vita del protagonista attraverso gli eventi principali di quello che Hobsbawm definì il secolo breve, usi ed abusi di un novecento meravigliosamente terribile. Ma la nostra vita è condizionata dal corpo? E sarebbe stata la stessa vita se il nostro cor-

po ci avesse inviato segnali diversi? Se fossimo stati più alti, più bassi, più magri, più muscolosi, se non avessimo sofferto di mal di schiena o se ne avessimo sofferto avremmo fatto le stesse scelte? Gli acufeni avrebbero cambiato il nostro approccio con il mondo o ci avrebbero portati al suicidio?

Ciò che emerge da questo diario del corpo tenuto diligentemente dal protagonista durante tutta una vita è che noi siamo non solo perché pensiamo ma anche, più prosaicamente, perché esistiamo da un punto di vista materico, biologico; anche il pensiero quindi può essere influenzato dalle nostre deiezioni come le più ardite elucubrazioni possono essere guidate dalle nostre eiaculazioni (*coito ergo sum*). Leggete questo libro se siete romantici, se siete degli eroi, se vi commuovete ai tramonti, se avete conosciuto l'amore assoluto o se lo state cercando, se siete dei fanatici del fitness, se amate guardarvi allo specchio in pose di dubbio gusto, se siete erotomani o se siete asceti, se siete dei crapuloni, se siete inappetenti, se siete astemi o forti bevitori, se siete stupidi, se vi sentite intelligenti, insomma leggete questo libro se SIETE, altrimenti astenetevi (e fatevi delle domande).



“Illuministi di tutto il mondo risvegliatevi!” Questo potrebbe essere il motto di Francis Wheen, giornalista inglese progressista già autore di una premiata biografia su Karl Marx, almeno per quanto riguarda

questo libro edito da ISBN. “Il sonno della ragione genera i mostri” e questi mostri Wheen prende in esame partendo dal 1979, anno infausto che vide l'avvento al potere di Kohmeini in Iran dopo un disastroso governo dello Scià Reza Pahlavi e l'elezione in Gran Bretagna di Margaret Thatcher dopo un tentennante governo di minoranza laburista guidato da James Callaghan in un periodo di recessione economica punteggiato da scioperi e proteste, per poi muoversi avanti ed indietro nel tempo evidenziando come spesso le scelte o i comportamenti più autolesionisti i popoli li hanno durante periodi di grave recessione economica e sociale. In quei momenti la ragione cade in una specie di letargo lasciando il posto alla disperazione

che appunto produce vere e proprie aberrazioni. Non solo i mostri del mondo politico vengono messi alla berlina, ma anche tutti quei fenomeni di massa che attraversano in certi periodi il mondo e che risultano assolutamente irrazionali ad un esame obiettivo. Alieni, oroscopi, escatologia spicciola (a quante distruzioni del mondo siamo scampati?), manualistica dell'ovvio, Medicina Olistica, Omeopatia, Creazionismo, Economia del Nulla, Decostruzionismo sono tutti argomenti affrontati dall'autore con piglio illuminato allo scopo di mostrare a tutti che effettivamente il Re è nudo. Un bel libro da tenere a portata di mano e da consultare ogni volta che siamo presi da qualche anomala pulsione intellettuale, anche se vi devo dire subito che non lo troverete in libreria in quanto fuori catalogo; un'occasione ottima per mettervi a rovistare fra le bancarelle di libri usati (attività sempre godibile) o per telefonare a Caccia al Libro, una delle rubriche più longeve della trasmissione radiofonica di Rai 3 Fahrenheit. Buona caccia e buona lettura.



Ricordo ancora benissimo la prima volta che incontrai Stefano Marchio: eravamo al bar che si trova esattamente sotto il Deposito del Personale Viaggiante di Firenze insieme ad una collega; come spesso mi

accade quando mi trovo a parlare per la prima volta con qualcuno che non conosco sparai due o tre cavolate, per me è inevitabile, è il mio inconscio desiderio di piacere che mi spinge a fare il “simpatico” in queste circostanze, Stefano mi guardò e con lo stile glaciale che lo contraddistingue mi disse: “Ma tu spari sempre tutte queste cazzate?”. Stefano è così: diretto, brutalmente sincero, severo nei giudizi ma anche generoso, corretto, sagace, dotato di un senso dell'ironia e dello humor pressoché unici. Tutti noi apprezziamo le sue vignette che compaiono su ogni numero di CUBrail e che sono veramente di altissimo livello, colpiscono nel segno senza mai scadere in luoghi comuni. In questo caso il nostro Marchio Quotidiano mette la sua abilità nel disegno al servizio di un delicato racconto scritto da Chiara Bianconi, insegnante e moglie di Stefano, dal titolo “Storia di un ombrellone che non voleva andare in letargo”, che ci ricorda come sia importante combattere il conformismo, seguire la propria strada, andare controcorrente, unica via per il genere umano di evolversi e progredire, un racconto dedicato ai figli per far riflettere i genitori. Il libro, edito da Cerinea, è scaricabile in formato e-book su tutte le piattaforme ma, cve lo consiglio caldamente, viene anche stampato su richiesta (Amazon vi propone la scelta). Compratelo e vi assicuro che non ve ne pentirete.

E con questo è tutto e ricordate
WORD IS ELECTRIC STAR IN THE FOG

Un Saluto,
Alessio Niccoli



Saronno, dicembre 2016. Treno a vapore FNM con equipaggio d'assalto:
Apo Maselli e Renault

Mestieri di stazione scomparsi

I lustrascarpe di **Porta Nuova**

Provenivano tutti dallo stesso comune. Castelmagno (Chastelmanh in occitano), Val Grana, nel Cuneese. Ognuno aveva la propria placchetta di ottone con incisi il numero della licenza concessa dal Comune e la dicitura "Città di Torino".

Si svegliavano prestissimo, alle 4 erano già in strada per raggiungere la postazione assegnata a ciascuno di loro, con una pesante cassetta di legno portata a tracolla. La cassetta conteneva tutta la loro strumentazione: lucidi, spazzole, cere speciali, paracaviglie, rotoli di stoffa. Era una vita davvero dura, di sacrifici, eppure... Eppure rappresentava per loro un lavoro ambito, che permetteva di riscattarsi dalla povertà estrema e dagli stenti. Lassù, in Val Grana, avevano vissuto di pastorizia e di un'agricoltura assai povera, dove i pochi metri di terra per coltivare venivano strappati alla ripidissima montagna con terrazzamenti e schiene spezzate dalla fatica.

Erano un'ottantina, piazzati tra la stazione di Porta Nuova, piazza Carlo Felice e gli ingressi degli alberghi. Quelli della stazione erano considerati i "privilegiati", perché nelle fredde giornate d'inverno potevano entrare ogni tanto a scaldarsi nelle adiacenti sale d'attesa.

Ognuno di loro custodiva gelosamente il proprio segreto: la ricetta della cera.

Le ricette per comporre la cera, rigorosamente individuali, si tramandavano o venivano carpite ai più esperti che lavoravano a fianco, osservati da occhi attenti. Ma non era facile. I "vecchi" stavano in guardia, ed erano tutt'altro che disposti a svelare i propri segreti.

Il cliente arrivava e si sedeva su una seggiola alta, appoggiando il piede sulla cassetta che conteneva i lucidi.

Per le donne che si toglievano la calzatura appoggiando il piede scalo sulla cassetta era necessario un tendiscarpe, fatto di legno o di plastica. Le spazzole venivano usate a gran velocità; alla fine del trattamento le calza-



Sopra: portici di Torino Porta Nuova

Sotto: Narbona oggi. Il tempo si è fermato al '62



ture splendevano, tacchi e punte lucicavano.

I più numerosi tra i lustrascarpe provenivano dalle borgate di Valliera e Narbona.

A Narbona, 1495 metri di altitudine, il colpo di grazia lo dette una copiosa nevicata cui seguirono slavine che seppellirono le case, lasciando isolata la frazione per giorni. Era l'inverno del 1962. Pieno boom economico. Gli abitanti che fino a quel momento ave-

vano resistito alle sirene del boom decisero all'unanimità di andarsene; abbandonarono le case di pietra, dove il tempo si fermò: piatti e bicchieri sui tavoli, letti fatti, quadri appesi alle pareti, rimasti fino ai giorni nostri. Narbona diventò la "Pompei occitana".

I montanari di Narbona scesero al piano e raggiunsero la "città grande". La maggior parte trovò lavoro come facchino o aggiustatore, ma alcuni di essi avevano già deciso cosa fare. Si

fermarono a Porta Nuova, andando ad affiancare i loro compaesani che li avevano preceduti. Divennero anch'essi lustrascarpe.

Quando venni assunto in ferrovia, nel 1981, i lustrascarpe di Castelmagno a Porta Nuova c'erano ancora. Ma pochi. Erano rimasti in cinque o sei, non lontani dai paraurti o sotto i portici, se ricordo bene quelli lato via Sacchi, di fronte al tabaccaio. Ma si trattava di un mestiere ormai destinato all'estinzione. Niente turn-over, sarebbe definitivamente finito con l'ultimo di loro. E con loro sarebbero scomparsi anche i soprannomi con cui erano rigorosamente chiamati (di uno

di questi qualcuno se lo ricorda ancora: lo chiamavano il "Martinàss").

In quel periodo morì l'Ameodo. Era il veterano. Dopo un anno mollarono tutti assieme, all'improvviso. Un bel giorno sparirono nel nulla. E la stazione sembrava più vuota. Sparirono tutti, tranne uno: il Sergio, che resistette ancora. Ma per poco.

Un giorno chiuse anche lui la sua casetta per l'ultima volta. E se ne andò, iniziando un viaggio a ritroso che lo avrebbe riportato tra le sue montagne. Consegnò la sua cassetta con tutto il contenuto al Museo etnico di Colletto di Castelmagno, dove oggi è visibile.

Oggi i lustrascarpe sopravvivono nelle aree più arretrate e povere dei paesi

in via di sviluppo. Alle nostre latitudini se n'è sentito parlare recentemente a Palermo, in quanto reintrodotti da un progetto locale. Per il resto sono lavori di nicchia e di lusso, per cui inevitabilmente hanno dovuto soccombere alla lingua inglese: oggi, se cercate "lustrascarpe", troverete "shoe-shiner".

Nulla a che fare con le vicende dei lustrascarpe montanari occitani, che per vent'anni popolarono la stazione di Porta Nuova, tanto nelle assolate quanto nelle freddissime giornate torinesi, in cerca di riscatto dalla miseria. ■

ALP

CUB

Rail

ARCHIVIO STORICO

1921

IL KRUMIRO DI BAGNARA E QUELLI DI ROCCELLA

Il macchinista Quattrone Eugenio nonché krumiro del 1915, 1920 e seguenti, si trova in trasferta da più di un anno a Bagnara; egli non è stato mai sostituito, perché ammalato, deve a locomotiva a ritroso percorrere 10 km in galleria e dopo poche ore di lavoro filare di nascosto a Reggio. Non solo, ma lui, a Bagnara deve interessarsi di procurare ... qualcosa come carne, pesce, ecc. ai diversi suoi protettori.

Il macchinista Costantino ha il figlio ammalato, lo si manda in trasferta a Roccella ed in seguito, dopo aver dichiarato che da solo faceva servizio da C.D. per 24 ore continue, gli si danno le funzioni non tenendo conto della sua deficiente istruzione. Tale posto viene alternato con l'altro Baccellieri perché ha i parenti a Siderno ed indi può allontanarsi liberamente, lo sostituisce Costantino ...

Cattiva sorte è toccata al macchinista Pirrone G. il quale è andato a Roccella come C.D. (in casa della suocera per godere lui e la famiglia — in trasferta — la stagione dei bagni). In occasione dell'agitazione per

il dormitorio, si è venduta la coscienza: è partito da macchinista e ha bruciato un forno. Ha pagato sì con un mese di manovra ma non ha ancora scontato la pena.

E così potrei enumerare una buona quantità di Fuochisti Approvati e Fuochisti krumiri mandati a Roccella per premio. Dei due "Capo Rais" Paturzo Giuseppe e Morabito Francesco basta solo dire che ogni giorno sono in Divisione a confabulare con i dirigenti ed in servizio scegliere il migliore, anche se di turno spetta al personale di manovra. Sarà memorabile il giorno della fine di questa camorra.

SPIRRUZZA

Già pubblicati:

- CR19 Lo gnogno di Ancona
- CR21 Il cretino di Ferrara
- CR22 Il gancicida di Treviso
- CR23 Il campanaro di Genova
- CR24 I piccoli zar di Lecco
- CR25 Lo scienziato d'Iseo
- CR26 Gli esculapi di Reggio Calabria
- CR27 Il postribolante di Brescia
- CR27 Il lapidato di Rimini
- CR28 L'ignorantone di Caserta
- CR29 Il mancato suicida di Salerno
- CR30 Il ricottaro di Gorizia
- CR31 Il FFF di Voghera
- CR32 Il guaglionciello di Torino
- CR33 Lo spingitore artritico di Firenze
- CR34 I sabotatori di Porretta
- CR35 Il gesuita di Pinerolo
- CR36 L'animo sfarzoso dei capi di Brescia
- CR37 Il provocatore di Savona
- CR38 L'ubriacone di Pistoia
- CR39 Li crauni, i baciapile di Lecce e il taumaturgo di Benevento



TAV FIRENZE: la trivella ad ogni costo

Costi della collettività per un progetto privo di ragioni plausibili e arditi propugnatori che in spregio della logica contraddicono oggi quanto affermato ieri

Al termine della due giorni di fine gennaio dedicata al Bilancio di previsione 2017, del Consiglio Comunale fiorentino, nel capitolo dedicato al TAV, si è arrivati alla decisione che la "Stazione Belfiore", frutto del progetto dell'archistar internazionale baronetto Norman Foster, sarà realizzata: "Prevediamo 20.000 passeggeri al giorno" ha affermato l'assessore alla mobilità Stefano Giorgetti.

Realizzata secondo il modello enunciato dalla scuola di pensiero "cerchio e botte" secondo cui "Si alla Foster ma senza eliminare la centralità di Santa Maria Novella" - ma delle due l'una o l'altra -, e presentato dal sindaco Dario Nardella a Ferrovie: "La Foster riceverà tutti i treni che la Stazione di Firenze Santa Maria Novella non potrà ricevere".

Come? Non potrà ricevere?

Sì, perché il buco sotto la città va fatto, malgrado tutte le valutazioni ambientali, urbanistiche ed economiche sfavorevoli, e malgrado la corruzione e le infiltrazioni mafiose che hanno già portato all'arresto del precedente gruppo della direzione lavori Nodavia/Italfer; ma, insistono, va fatta anche la stazione sotterranea annessa, con un costo stimato di un miliardo e mezzo (almeno!) perché ormai, il cratere sotto quella che era l'area della ex squadra rialzo ferroviaria, dei vecchi macelli comunali e della sfrattata Centrale del latte, è già stato fatto e ora che ne facciamo?

Inoltre gli impegni presi con coloro che scavano o portano il cemento, aziende e coop di vario tipo, vanno onorati! Altrimenti si arrabbiano... ma: "Accoglierà i treni che Santa Maria Novella NON potrà ricevere!"

Tradotto significa che vi transitano solo il 10% dei convogli previsti su Firenze, per un numero complessivo di 3.000 passeggeri al giorno.

Per arrivare agli annunciati 20.000 dove li prendono?

"Abbiamo fatto la scelta di fare della Foster un hub per i bus..." continua Giorgetti, "Pensiamo che fermeranno lì 200/250 pullman extraurbani, ai quali si aggiungono 200 di lunga percorrenza e una quota parte dei bus turistici, altri 200/250..."

Così si arriva a 6/700 pullman giornalieri e agli sbandierati 20.000 passeggeri.

"Con questi numeri possiamo ridurre i costi di gestione della Stazione Foster ad un euro per ogni passeggero".

Costo stimato annuo per manutenzione, pulizie, servizi = sei milioni!

"Con la realizzazione della linea 2 tranviaria che transita dall'aeroporto a Santa Maria Novella, capacità di 3200 passeggeri l'ora, è inutile realizzare servizi navetta o people mover."

Terminati tutti gli argomenti giustificatori di un'opera voluta dal complesso della trivella, residuavano:

1) le penali con le ditte - falso, nel senso che i lavori erano ricontrattabili su altri progetti utili come il collegamento di superficie;

2) i lavori e le spese condotti fin ad oggi (i due imbocchi, le infrastrutture a monte e a valle della città, ma di tunnel neanche un centimetro) - sarebbe come dire che pur avendo scoperto di avere il diabete continuo ad assumere zucchero perché devo smaltirne un quintale appena comprato..

3) il destino dei poveri lavoratori impiegati - falso come 1, spregevole l'interesse per una tematica utilizzata strumentalmente, quando una politica sana avrebbe ancora la possibilità di impiego di tutte le risorse e denari per riconvertire progetti folli in funzione del lavoro utile e sicuro. Spiace ma non sorprende che a dare spessore a questo specioso argomento si siano prestati nel tempo la CGIL e recentemente la CISL che in sostanza, secondo l'esempio a cortocircuito glucopatico di sopra, spacciano l'opera con un'operazione che deriva la giustizia delle cose dal fatto che ci sono già. Ragionamento che non si sono mai azzardati di fare davanti alle ristrutturazioni imprenditoriali che tagliano migliaia di posti di lavoro...

4) l'esclusione di Firenze dalla metropolitana d'Italia, dalla linea Alta Velocità - stupidaggini buttate là come becchime nella speranza che la massa sprovvista abocchi; il timore di questi personaggi consiste piuttosto che Firenze rimanga esclusa dalla partita di giro delle commesse che il Sistema trivelle-tav porta con sé e sull'altare del quale sono disposti a sacrificare bene della città, del trasporto, energie e denaro che potrebbero essere utilizzati più proficuamente, e perfino la ragionevolezza.

Ma vediamo in rapida sintesi lo schizofrenico susseguirsi delle dichiarazioni d'estate-autunno, dove i contrordine cancellano come nella neolingua di Orwell quanto detto prima e le idee dei "decisori" subiscono capovolgimenti continui:

28-6-16 da Repubblica Firenze "Campo di Marte invece di Foster è l'ultima idea di Ferrovie - Mazzoncini ha parlato con Nardella: Stazione e strade sopraelevate al posto del tunnel"

30-6-16 da ilsitodifirenze (online) "Nardella, la TAV di Firenze opera inspiegabile", video su youtube <https://www.youtube.com/watch?v=cw9rWxBEKEK>

1-7-16: da Repubblica Firenze "Retromarcia sulla TAV. Foster e tunnel addio. Nardella - Scavare è inutile"

7-7-16 (Italpress) Rossi "Ridiscutere di tutto ma non ci si metta vent'anni"

27-7-16 **Comunicato (Toscana a sinistra): "Apprezziamo che la Giunta riconosca che bisogna cambiare progetto". "Ora non si perda altro tempo con nuovi inutili tunnel e si punti su un efficiente trasporto di superficie".** Si è tenuta oggi pomeriggio la Comunicazione della Giunta al Consiglio regionale su passante AV di Firenze e stazione Foster

"Della comunicazione abbiamo apprezzato il riconoscimento che occorre finalmente cambiare rotta. La situazione del Nodo di Firenze è profondamente mutata, ci dice la giunta. Sono sotto gli occhi di tutti gli enormi ritardi e i costi sostenuti. Prendiamo a questo punto sul serio la disponibilità a elaborare nuovi progetti e a porsi seriamente obiettivi d'incremento dei servizi regionali e metropolitani, di riattivazione di alcune stazioni cittadine, di una migliore connessione tra servizi regionali e di AV. Obiettivi su cui non possiamo che essere d'accordo", dichiara il capogruppo Fattori. "Manca purtroppo un 'mea culpa' del governo regionale sulle centinaia di milioni che sono stati buttati nella voragine della stazione 'Foster', sull'inchiesta giudiziaria in corso, sul mancato confronto in questi anni con chi, in città, aveva razionalmente avanzato proposte alternative e scelte trasportistiche migliori e assai meno costose del tunnel sotterraneo". Tutte cose denunciate a più riprese anche dal Presidente dell'Autorità

Nazionale Anticorruzione, Raffaele Cantone".

19-8-16 (ANSA) Cantone "Se c'è un ripensamento in una logica di project review, in una logica anche di risparmio, ben venga".

19-8-2016: Fillea CGIL: "Fermare i lavori crea effetti negativi" (La Camera del Lavoro di Firenze, la CGIL regionale: "TAV crea posti di lavoro"- Susanna Camusso segretario generale "La nostra posizione è favorevole al TAV

09-9-2015: Ceccarelli (assessore trasporti Regione Toscana): "RFI rinuncerebbe al sottoattraversamento..."

29-09-2016: Piano industriale Ferrovie dello Stato:

Addio al sottoattraversamento e alla Foster, raddoppio dei treni a Santa Maria Novella

22-9-16: da Toscananotizie (online) "Sottoattraversamento, sulla revisione del progetto posizione unanime delle istituzioni"

28-9-916 (ANSA) "I lavori nel cantiere della ex stazione Foster a Firenze non sono per niente fermi, anzi hanno accelerato negli ultimi tempi"

4-10-16: da Istitodifirenze (online) "I lavori stanno proseguendo, lo conferma anche l'Osservatorio ambientale del nodo AV"

18-10-16 da Nove di firenze (online) e Repubblica online "TAV Firenze nuovo progetto: tunnel ma senza la stazione Foster"

20-10-16 da La Nazione: "Ribaltone sulla TAV, terminal bus, parco o museo"

20-10-16 titolo dal Corriere Fiorentino "E tutto questo cantiere un giorno sarà inutile"

25-10-16 da Repubblica Firenze "Stop di Nardella. Fermo i camion con le terre di scavo Foster"

3-11-16, da Repubblica Firenze "Centralità alla Stazione di Campo di Marte, più binari e doppia uscita"

La mega stazione Foster, sbandierata per anni come il fiore all'occhiello della modernità, non si fa più

8-11-16: La CISL chiede di fare qualcosa per completare la Foster.

Nardella (Sindaco Firenze): "Non escludiamo una stazione solo passante o una mini Foster ..."

8-11-16 titolo da Repubblica Firenze "Alta Velocità. Nardella apre ad una mini-Foster"

11-11-16: titolo da Repubblica Firenze "Rossi, vertice col PD, Inceneritore e Alta Velocità si va avanti su tutto"

30-11-16 da Repubblica Firenze "La Foster non si farà e i lavori procedono!"

"Stazione morta ma il Comune prende atto che i lavori continuano"

8-12-16 da Repubblica Firenze "La camorra dietro ai fanghi della TAV. Secondo il procuratore antimafia Monferini i lavori al cantiere di Campo di Marte avrebbero procurato profitti al clan dei Casalesi grazie alla società che ha portato in discarica i prodotti di scavo"

16-12-16 da Repubblica Firenze: Ferrovie vogliono "aprire i cantieri per il tunnel ma il Comune dice No"

19-12-16 (askanews) Anche se il progetto fiorentino dell'Alta velocità sarà diverso da quello che avrebbe previsto Stazione Foster e sottoattraversamento, "non ci sarà alcuno spreco di denaro". Lo ha puntualizzato, rispondendo ai giornalisti, l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile.

19-12-16 da firenzetoday (online) "cantieri TAV, RFI: i lavori vanno avanti fino a revisione progetto"

23-12-16 (ANSA) In merito alla questione della Tav a Firenze la presentazione, da parte di Nodavia, del piano di Utilizzo delle terre di scavo (PUT), "è un segnale concreto che ci consentirà di sciogliere i nodi rimasti", ha detto il sindaco Nardella ai cronisti.

30-12-16 da Il Sole 24ore (online) "Tav, dal Comune di Firenze si alla stazione Foster 2.0 L'ultima svolta del nodo fiorentino della Tav. Niente più mini stazione Foster, niente più semplice fermata tra viale Belfiore e via Circondaria. Il sindaco di Firenze, Dario Nardella, pensa a una "Foster 2.0", una stazione passante, che non rubi il ruolo di Santa Maria Novella: «Mi piace - dice - la copertura disegnata da Norman Foster, credo che dobbiamo salvaguardare la possibilità di un'opera architettonica contemporanea a patto che non sia la stazione principale di Firenze".

24-1-17 da La Nazione Firenze "Nardella: non buttiamo via i soldi. [...] L'opera va finita"

25.1.16 Vertice a roma tra FSI e comune Firenze, Regione Toscana.

26-1-17 da Repubblica Firenze "Ribaltone Alta Velocità: si farà anche la Foster"

26-1-17 da La Nazione "TAV: via libera alla stazione Foster. Ma sarà un nodo di interscambio [Sindaco di] Firenze: Sì anche al maxitunnel"

25-1-17: Enrico Rossi (Governatore Toscana e candidato Segreteria PD): "Sarebbe singolare che i treni TAV Milano-Roma-Napoli fermassero a Reggio Emilia e no Firenze ..."

30-1-17 (TOS) TAV [L'assessore regionale] Giorgetti: "stazione Foster avrebbe



solo 3000 passeggeri. Così costi insostenibili, per questo HUB treno-gomma"

4-2-17 da Corriere Fiorentino "Alta velocità. Ferrovie chiama Norman Foster". Eccellenza, sarebbe mica interessato a progettare...

Quindi: si scava, ma per solo il 10% del traffico ferroviario, si realizza una stazione ferroviaria, che però sarà utilizzata prevalentemente da bus, non si fanno servizi navetta ma si userà la tramvia!

Chiamala se vuoi intermodalità, ma i bus sono di aziende private, concorrenti del servizio ferroviario sia regionale, che nazionale o internazionale, idem la tramvia è a gestione privata, ma i milioni spesi per realizzare un'inutile mega opera sono della collettività, i cui benefici andranno ai cementificatori e ai bus privati "concorrenti" ...

... il fatto che Renato Mazzoncini attuale Amministratore Delegato di Ferrovie è stato dal 1997 Direttore azienda di trasporto su gomma Autoguidovie, dal 2012 nominato da Ferrovie Direttore della branca di trasporto su gomma Busitalia(nord), tra il 2012 e il 2014 ha acquisito con Busitalia le aziende bus metropolitane di Padova e Firenze (ATAF) e quelle della regione Umbria (dove è praticamente scomparso il servizio ferroviario locale e dove era Governatrice Maria Rita Lorenzetti, poi dirigente Italferr arrestata per corruzione del TAV Firenze) e nella joint-venture tra Busitalia e Autoguidovie dal 2014 è il maggior gestore di trasporti locali italiani (120 milioni di km bus, linee ferroviarie secondarie, servizi metropolitani, tramviari, funicolari e lacustri con oltre 5.000 mezzi) ed ora da fantasmagorico AD FSI abbia presentato un piano industriale decennale 2017-2027 che parla quasi nulla di ferro e tutto di strade (ANAS), autostrade e bus (ed espansioni all'estero) sarà una coincidenza! ■

TAV: inaugurata la Brescia-Treviglio

Brescia, 11 dicembre, è stata attivata la tratta ferroviaria ad alta velocità tra Brescia e Treviglio, segmento che va ad aggiungersi a quelli già realizzati sul cosiddetto **Core Corridor Ten-T Mediterraneo**, che dovrebbe collegare, semmai venisse davvero ultimato, la penisola iberica con l'Ucraina. Il tratto Milano Treviglio (ad alta capacità) operativo dal settembre 2007 è ora completato con il tratto da Treviglio a Brescia, realizzato con le specifiche delle linee AV (300KM/h, segnalamento dedicato, alimentazione a 25000v), costato più di 2Mld di euro, consente ai circa quaranta treni che quotidianamente la percorrono di risparmiare 10 minuti di percorrenza tra Milano e Brescia.

La cerimonia d'inaugurazione tenutasi in un tendone appositamente realizzato sul cantiere ancora in opera, costato più di 50.000 euro, ha visto la partecipazione del Ministro Delrio, del presidente della regione Lombardia Maroni, del sindaco di Brescia Delbono, e dei vertici FS dell'AD Renato Mazzoncini, la presidente Gioia Ghezzi, Claudia Cattani (presidente RFI), Maurizio Gentile (Ad RFI), Barbara Morgante (Ad Trenitalia) e Riccardo Maria Monti (presidente Italferr).

I lavori, iniziati due anni e mezzo fa, non sono ancora terminati causa il ritrovamento di notevoli quantità di amianto sotterrato nella stazione di Brescia, allo Scalo merci e per presenza di vaste zone contaminate da cromo esavalente e altre sostanze altamente tossiche molto sicuramente provenienti dall'attività industriale e siderurgica delle aziende vicinali alla linea ferroviaria. Il completamento dei lavori e della stazione AV è previsto tra due anni. L'impatto sul traffico ferroviario tra Brescia e Milano sarà notevole: gli utenti dei treni AV risparmieranno dieci minuti di percorrenza, i pendolari cinque, ma non potranno più contare sul servizio offerto dalle Frecce Bianche, che saranno completamente sostituite dalle Frecce Rosse, le sole che possono percorrere i tratti AV, oltre che più veloci anche più care. Nessun nuovo convoglio, nel tratto MI-VR ad eccezione di due nuovi treni tra Brescia e Milano (dal 31 gennaio), nessuna miglioria al servizio, già ampiamente sottodimensionato rispetto le esigenze di uno dei bacini produttivi più concentrati in Europa. I vertici delle istituzioni regionali, presenti alla cerimonia, hanno vantato il primato di consentire il trasporto di circa 750.000 pendolari al giorno sui treni lombardi.

Questi numeri seppur ragguardevoli, indicano invece che La regione Lombardia con di più di 10 milioni di abitanti, e una delle più alte concentrazioni abitative, industriali e produttive a livello mondiale, non è dotata di un servizio di trasporto pubblico all'altezza delle aspettative per le esigenze di trasporto e mobilità dei suoi cittadini. Basti pensare che nella

sola area metropolitana di Monaco di Baviera (1.500.000 circa di abitanti), del tutto paragonabile a quella di Milano (1.700.000 circa di abitanti), gli utenti giornalieri del solo servizio ferroviario metropolitano sono più del doppio (1.600.000 circa).

Senza continuare nello sciorinare dati che senz'altro servono a dimensionare il problema del trasporto ferroviario, si sottolinea la costante e irrimediabile distanza della politica istituzionale da quelle che sono le necessità dei cittadini, del rispetto del territorio e delle sue peculiarità.

Siamo ancora a ripetere dalle pagine di questo bollettino la decisa incongruenza delle opere realizzate rispetto una mobilità sostenibile a basso impatto ambientale che dia ai cittadini la possibilità di avere servizi accessibili ed efficienti, come avviene in gran parte delle nazioni avanzate.

Ingenti risorse pubbliche vengono spese per la realizzazione di opere che sicuramente rispondono molto da vicino alle esigenze delle lobby economiche e industriali, visto gli ingenti investimenti che le linee AV richiedono. Invece Le linee del traffico regionale, quelle usate dai pendolari, che rappresentano più del 90 % del traffico totale di passeggeri delle ferrovie invece annaspiano, ricevendo ben poche risorse, utili solo alla relativa sopravvivenza, oggetto di continui tagli. Il trasporto regionale e il traffico merci in questi ultimi anni sono stati decisamente penalizzati da una logica politica tesa a indirizzare i viaggiatori sulle treni AV, più costosi, ma molto remunerativi. Il progetto andrà a completamento con la prossima privatizzazione delle Frecce. Il settore delle merci è stato addirittura quasi completamente decapitato, passando dalla chiusura delle



A poche decine di metri dall'inaugurazione ufficiale, il nutrito gruppo bresciano dei NO TAV ha manifestato per ribadire la propria contrarietà a questo enorme spreco di denaro pubblico, che va ad inaridire e sconvolgere un territorio già profondamente provato da devastazioni ambientali di ogni genere. Tenuti a debita distanza da imposizione prefettizia e da uno spiegamento di forze degno di nota, non hanno mancato di far comunque sentire la voce di chi si oppone a questa politica.

infrastrutture logistiche con la sopravvivenza di 7 scali in tutta Italia. Si sottolinea che le opere sono realizzate con l'intervento pubblico, quindi con le risorse derivanti dal gettito fiscale, che proviene in gran parte dal lavoro salariato e dai pensionati a causa della anomalia italiana che vede quantità enormi di denari fuggire nei paradisi fiscali grazie alla quasi totale impunità dell'evasione fiscale, garantita ad una notevole platea di strati sociali.

Dato che generalmente i costi di realizzazione delle linee AV è di molto superiore a quello delle linee tradizionali, vengono sottratte risorse alle infrastrutture della restante rete, che lo si ricordi sono quelli che più necessiterebbero di miglioramenti del servizio.

In un periodo storico dove si acquiscono sempre più le enormi differenze nella distribuzione della ricchezza e del reddito, tornano utili le considerazioni del marxismo sulla divisione in classi della società.

Non solo con la lente della contrapposizione di classe si possono leggere le scelte in materia di politica dei trasporti, che sicuramente dal nostro punto di vista non sono di secondaria importanza, ma anche dal punto di vista strettamente legato alla produttività del sistema economico. I soldi spesi in questo modo favoriscono sicuramente le lobby che premono per la promozione di questo sistema di distribuzione delle risorse -squilibrato e ingiusto-, ma alla fine si finisce per danneggiare l'intero sistema dei trasporti, anello fondamentale nel ciclo di produzione della macchina capitalistica.

In questo senso la critica all'intero sistema del TAV così come è stato concepito e sviluppato in Italia esce dalla dimensione del semplice rifiuto verso certe scelte politiche ed economiche, ma va ad individuare elementi di profonda irrazionalità,

sempre più connaturati allo sviluppo economico di questa fase del capitalismo odierno. Sviluppo che molte (troppe) volte è segnato da corruzione e spreco delle risorse, in un intreccio diabolico dove affare e malaffare si ritrovano solidali nell'estrarre sempre più risorse alla classe operaia.

Questo sistema muove interessi enormi, favorisce sempre più marcate differenze all'interno della società e vede concentrare le ricchezze in sempre minori mani. Oltre all'impoverimento dei ceti salariali più bassi e meno specializzati, anche settori della classe salariata più avanzata, annaspano sempre più schiacciati sotto i colpi della compressione salariale e dallo smantellamento progressivo dello stato sociale.

Per questo l'undici dicembre a Brescia l'inaugurazione ha fatto emergere tutte le contraddizioni di questo sistema.

L'inaugurazione ha causato non pochi disagi alla città, visto che l'intero isolato che circonda la stazione di Brescia è stato bloccato dalle forze dell'ordine e la stazione già dalla prime ore del mattino presidiata da uno spiegamento di forza pubbli-

ca mai visto prima. Una stazione blindata e tirata a lucido dopo mesi di incessante lavoro, ha accolto le autorità in pompa magna in una giornata di rigido rigore invernale, negli stessi spazi dove di solito centinaia di senza tetto, stazionano e cercano di sopravvivere al meglio. In un ambiente molto pulito e quasi perfetto, senza nessuna presenza scomoda, né sui marciapiedi, nei sui treni né tantomeno fuori dove giornalmente si può trovare qualsiasi sostanza illegale. In questa cornice, sfavillante quanto irrealista, solo pochi spettatori invitati hanno potuto assistere, assieme alle autorità, all'inaugurazione della Tav Brescia Milano.

Il luccicante Freccia Rossa 1000, giunto a Brescia verso le 11.30, dopo appena 35 minuti di percorrenza da Milano, era nella stessa stazione assieme le 668 dei primi anni settanta che con altri vetusti e inefficienti convogli la Trenord lombarda si ostina a riproporre ai pendolari, che quasi quotidianamente vengono lasciati a piedi e che molto spesso viaggiano in convogli inadeguati sporchi e inefficienti.

Nel quadro appena delineato si può leggere il riassunto di quanto avvenuto per

scelte politiche negli ultimi vent'anni e oltre all'interno delle dinamiche politiche e sociali: abbandono del servizio pubblico, forte aumento delle tariffe e servizi che da universali si trasformano in servizi di nicchia a pagamento, abbandono dello stato di numerosi campi della vita e dell'economia a favore di imprese private che investono solo dove hanno margini e profitti elevati, svuotamento e impoverimento dei beni comuni, messi a disposizione di tutti, realizzati col sacrificio e il lavoro di intere generazioni di operai, svenduti al prezzo più basso.

La denuncia di questo stato di cose da sola non basta, come non è sufficiente che strati sempre più vasti di popolazione, che si organizzano sempre più in comitati di lotta e opposizione, prendano coscienza del sempre maggiore squilibrio tra le classi e dell'impoverimento generale. Opposizione e lotta che devono diventare sempre più organiche e strutturate all'interno della classe, anche con le enormi difficoltà che la classe sta attualmente attraversando. ■

CubRail Brescia

Ode a chi non ode (XX)¹

*“chi l'avesse preso con le brusche e
non gli avesse voluto concedere nulla,
ora, con quella promessa di soddisfazione,
con quell'osso in bocca, s'acquietava un poco”*

su quell'amo dell'ago di comodo
il treno han lasciato al tronchino
cessione di ramo come potatura
tutto sta in come raccontar s'indora:
è venuto un tizio acconciato fresco
a bene spiegare il taglio del bosco
("s'ha da fare questo divorzio
per toglierli tutti d'impaccio")
uno che si ritocchi da carneade
per metter allocchi nel camiere
e quel virgulto per lui d'oro nel taschino
fu da ultimo buono solo per arder camino

addii ai monti per venture nella modernità
(tra madrepià e nuca a quella scure sotto va)
d'una ferrovia che si perpetua spagnola
di zii e conti, che hidalgo per bravate arruola,
adduce sogni di limpezza de sangue

ma bisogna poi l'impresa far pingue
e i denari al volgo promessi spesi
già prima che l'annunciassero da mesi,
lucida monella, provvida di prebende a ore
(Monica si pente su viale Monza, dopo le sue-
re)
glorie a manovella, cargo in rottamazioni,
di trame o intrigo d'algo per romanconi,
sempre in bilico tra un domine ayudame
-come navigli nei flutti- e risate grifagne
e non livellano i lutti le invocate pesti,

né il ritornello covare in abbondanza
che posson al mondo dei poveri cristi,
non ad altri mali impetrando di più possanza,
non i segnali rinnegare volte le teste altrove,
né tra noi spiumarsi coi piedi alla stessa fune,
-quel nemico storico porta nome e cognome
a queste latitudini chiamalo privatizzazione-
giammai fioretti poi pronunciar in resa al fato,
solo moltitudini di grucce e le ragioni
caparbi issarci a stesa contro cannoni,
s'anche sconfitti noi l'avremo nominato.

[¹ – no, non abbiamo saltato l'ode XIX, la trovi nel cartello della foto a pag. 6]

Silenzi

*Anche i silenzi parlano,
a volte sottovoce
altre con urla possenti.
Quanti pochi si soffermano ad
ascoltarli
nel vortice di disumana umanità
prona al sospiro del potente
e sorda al richiamo del fratello,
attenta al proprio effimero van-
taggio
ma cieca al lamento della Terra.
La schiena troppo china
difficilmente si rialza
e la fronte con troppe lacrime
non ha tempo
di guardare il viso del vicino
mentre la terra
si avvicina sempre più,
per entrambi,
fino a ricoprirli di oblio
e di impenetrabile sordità.*

Mauro Milani
Milena Tonelli

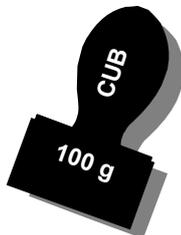


CUBETTISTICA DAL WEB

Pescara, donna fa sesso vicino ai binari Fs poi stende i poliziotti che cercano di bloccarla: arrestata

[il messaggero.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.*



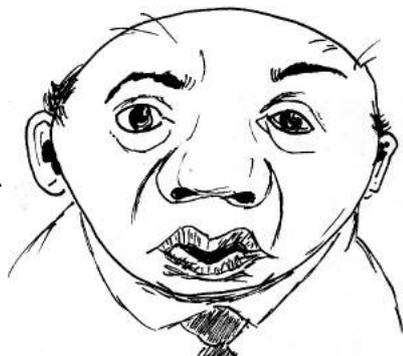
Inserto umoristico satirico del giornale di collegamento tra i ferrovieri

A VOLTE E' PERSINO BELLO
NON AVERE NESSUNO



GLI ENIGMI DI MASTROGUZZETTA

MA COSE 'E PAZZI!
S'ARRUBBARU 'U SCOPINU D'I
BBAGNI ITP!



**IL CIUFFO DI TRUMP? NULLA DI ORIGINALE. SE
LO E' FATTO FARE QUANDO HA VISTO QUELLO
DEL MAGO PAOLONE**

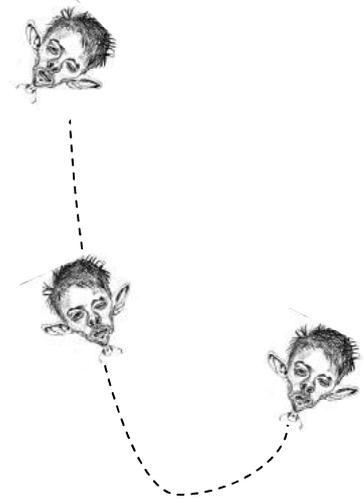


Pagano un vasetto di sugo, rubano 65 salmoni

[varesenews.it]

Santhià attacca Biella, scoppia la guerra dei fagioli

[lastampa.it]



ITTIPPI' MILANO

In occasione del cambio dei vertici è stato emesso l'ordine di servizio per uniformare l'aspetto delle piante e vegetali in genere presenti in impianto, i cui rami dovranno allinearsi alla moda Rasta.

Responsabile operativo supervisore e consulente tecnico outdoor è stato nominato il Bartiluccio.

Il primo adeguamento è già operativo: la pianta sul balcone della sala brevi riposi (vedi foto a lato)

Mentre è caccia all'uomo per scoprire chi è conciato così male da dover ar-
rubare lo scopino nei bagni
dell'ittippi, arriva tempestivo il com-
mento del vendicatore, che condi-
vidiamo in toto:

**hai rubato lo scopinòoo?
Sei un merdòsooo**



**Se anche la Cgil paga con
i voucher**

[corriere.it]

*La Uil Trasporti aderisce alla
campagna internazionale ETF
per mantenere il Capotreno ...
giustissimo ...*

*ma che lo faccia dopo aver firma-
to per eliminare il secondo mac-
chinista ... dice tutto ...*



I CODICI D'ERRORE DELLE APPARECCHIATURE SCMT Ansaldo (VII continua dai numeri precedenti)

ERRORE PRIMARIO SU MIM	TESTO DA VISUALIZZARE	CODICE ERRORE SECONDARIO		REAZIONE SSB
40	Guasto a bordo	0	TMM_N - Malfunzionamento del Telefono Terra-Treno	Nessuna, errore non vitale
		1	TMM_R - Malfunzionamento del Telefono Terra-Treno	
41	Guasto a bordo oppure guasto organi di vigilanza se errore test organi di vigilanza	56	TMM N - disconnessione canale remoto	Arresto
		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 pilotato	
		65	TMM R - Rilettura uscite vitali (WDOU) diversa da quanto pilotato	
		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 - 2 piste guaste su un odometro oppure 2 piste guaste su entrambi gli odometri	
		73	TMM R - 2 piste guaste su un odometro oppure 2 piste guaste su entrambi gli odometri	
		74	TMM N - malfunzionamento commutazione del pressostato per incongruenza col comando Frenatura/Sfrenatura	
		75	TMM R - malfunzionamento commutazione del pressostato per incongruenza col comando Frenatura/Sfrenatura	
		76	TMM N - inconsistenza dei contatti NO/NC del pressostato	
		77	TMM R - inconsistenza dei contatti NO/NC del pressostato	
		78	TMM N - nessuna piastra inserita	
		79	TMM R - nessuna piastra inserita	
		84	TMM N - transizione di stato non completata	
		85	TMM R - transizione di stato non completata	
		86	TMM N - fallita ricezione dati di configurazione	
		87	TMM R - fallita ricezione dati di configurazione	
		88	TMM N - problema ricezione CTODL	
		89	TMM R - problema ricezione CTODL	
		90	TMM N - problema iniziale ricezione CTODL	
		91	TMM R - problema iniziale ricezione CTODL	
		92	TMM N - disconnessione canale remoto MIM attiva - TMM attivo	
93	TMM R - disconnessione canale remoto MIM attiva - TMM attivo			
98	ALM N - SCMT: ALM N guasto - ERTMS: sezione ALA Normale guasta			
99	ALM R - SCMT: ALM N guasto - ERTMS: sezione ALA Riserva guasta			



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

6 EURO (un anno, sei numeri)
Impegno formale alla divulgazione via mail del file Pdf almeno 30 giorni dopo l'invio

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 **Poste pay**
n. 5333 1710 3473 6021

intestata a Paolo Castriciano

(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 1.2.2016

TRENITALIA e RFI

Milano ITP	88
Firenze	47
Roma	11
Genova ITP	8
Livorno	7
Pisa	7
Torino FR	6
Ragusa	6
Brescia	5
Mi Mart/IMC	5
Verona	4
Bologna	3
Genova	3
Lucca	3
Torino	3
Ancona	2
Arezzo	2
Bari	2
Grosseto	2
Novara	2
Reggio C	2
Treviso	2
Venezia	2
Viterbo	2
Acireale	1
Acqui Terme	1
Asti	1
Caltanissetta	1
Campobasso	1
Caserta	1
Catania	1
Chivasso	1
La Spezia	1
Messina	1
Milano Appalti	1
Milano Assist.	1
Padova	1
Rapallo	1
Sassari	1
Viareggio	1

TRENORD

Brescia	7
Milano PG	6
Lecco	6
Milano Cadorna	4
Gallarate	3
Milano Bovisa	2
Sondrio	2
Bergamo	1
Cremona	1
Laveno	1
Saronno	1
Voghera	1

DB SCHENKER 1

NTV 1

SERFER 1

*non ferrovieri/
pensionati/
simpatizzanti* 20

Associazioni 4

Biblioteche 3

ABBONATI PDF:
17

**MAILING LIST
CUB RAIL:**
130 nominativi



PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

Abbonamenti sostenitori, diffusioni e sottoscrizioni al giornale CubRail

ACQUI-GENOVA: Antonella Boccaccio, Patrizia Lazari, 20; ANCONA: Marco Bellagamba, 15; AREZZO: Giorgio Sacchetti, insuperabile direttore, 20; CHIVASSO: Felice Tanzarella, 20; FIRENZE: Andrea Piazzini, 10; MILANO FR: Toni Alfano, 20; Andrea Angrisani,

13; Giuseppe Lisacchi, 20; MILANO FB: Putitru, 3; MILANO IESU: Davide Carbone Pietro, 15; Giorgio de Nuccio, 30; Mimmo Graziano, the Daunia Terminator, 30; Spada nella roccia, 52; REANA DEL ROJALE: Stefano Bertoni, 10; ROMA: Dante de Angelis, 20; ROVERETO: Samuele Pederzoli, 20; SASSARI: Gabriele Dessi, 30; SONDRIO: Pietro Cama, 20; Torino FR: Alessio Aloisio, panico a Novara, 20

**SOTTOSCRIVETE!
L'AUTOFINANZIAMENTO E' TUTTO!**

CAMPAGNA NAZIONALE ABBONAMENTI 2017

È cambiata la Poste pay (e abbiamo l'IBAN)

Nuovo numero POSTEPAY: 5333 1710 3473 6021

intestata a: Paolo Castriciano

O, SE PREFERISCI:

BONIFICO IBAN: IT66V0760105138294421294428

Beneficiario: Paolo Castriciano Causale: abbonamento CubRail

Una volta effettuato il versamento ricorda di inviarti una mail con nome e indirizzo, al fine di poterti registrare sul quadernone

Salvaschermi
CUBRAIL per
SCMT
Euro 1
(abbonati gra-
tuito)



BANDIERA CUB RAIL
80 x 140 cm Euro 15



WOBBLY

IL GIORNALE DEI FERROVIERI
AUTOPRODOTTO DAL BASSO

Ogni due mesi quaranta pagine di:

- ATTUALITA' FERROVIARIA NAZIONALE E INTERNAZIONALE
- ANALISI
- STORIA
- LOTTE FERROVIARIE DA TUTTO IL MONDO
- TESTIMONIANZE E INTERVISTE DAL SINDACALISMO DI BASE FERROVIARIO
- NORMATIVA
- AUTORGANIZZAZIONE

100% WOBBLY ... IMPERDIBILE

CAMPAGNA NAZIONALE ABBONAMENTI 2017

Un anno, sei numeri: 12 euro




Non indugiare, sostienici, contattaci:

SITO INTERNET cubferrovie.altervista.org/
 FB <https://it-it.facebook.com/Cub-Trasporti-167415190014435/>
 E-MAIL cubrail@libero.it



MAGNETE CUB RAIL

Ottimamente rifinito,
EURO 2



ENTRA NEL SITO
cubferrovie.altervista.org/

E VISITA LE SEZIONI CUBRAIL
cubferrovie.altervista.org/pagina-cubrail/
cubferrovie.altervista.org/pubblicazioni-cub-rail/

O, SE PREFERISCI, PUOI SE-
GUIRCI SU FACEBOOK

<https://www.facebook.com/Cub-Rail-1755212104767052/>

Puoi visionare le ultime notizie e scaricare i numeri arretrati in corso di inserimento. Il sito è curato dagli attivisti del Viaggiante di Firenze e viene continuamente aggiornato. I primi numeri, ormai introvabili, sono già stati inseriti e sono scaricabili.
BUONA NAVIGAZIONE.

LOTTA A STANDING ROCK

Un progetto prevede la costruzione di una Pipeline sotto il Lake Oahe e il fiume Missouri, a nord della riserva Sioux di Standing Rock, nel Nord Dakota.

Dalla metà del 2016 migliaia di nativi americani stanno combattendo per impedire il completamento del gasdotto. Negli ultimi giorni della presidenza di Barack Obama i lavori erano stati bloccati in attesa di verifiche, ma tutto è cambiato con l'arrivo di Donald Trump.

In due settimane è stato approvato il proseguimento dei lavori.

Gli ultimi 2,4 km del gasdotto è previsto che siano completati in meno di 90 giorni.

"Non abbiamo perso. Siamo ancora qui", gridano Sioux, Cheyenne, Piedi Neri. Gli oppositori (in 10mila, non solo nativi ma sostenitori, attivisti e persino veterani, si sono accampati nella piana, ora a rischio alluvioni con lo scioglimento delle nevi) hanno avviato numerose campagne, cause legali, due consigli comunali, in particolare Seattle, hanno tagliato i legami con la Wells Fargo Bank, finanziatrice del progetto; La mossa priverà la banca di 3 miliardi di dollari di investimenti sulla città. "Siamo sull'orlo di un precipizio. Ma dobbiamo resistere. Madre Terra è la vita."

L'organizzazione dei ferrovieri RWU ha approvato una risoluzione di appoggio alla lotta contro la Pipeline, che "porterebbe più di mezzo milione di barili di greggio dai campi petroliferi Bakken nel Dakota del Nord, attraverso South Dakota e Iowa in Illinois per la connessione ad altre condutture che portano il petrolio sulla costa orientale. "Il gasdotto attraverserebbe le terre tribali di Standing Rock Sioux vicino a Cannon Ball, North Dakota, e passerebbe sotto il fiume Missouri, la principale fonte di acqua per la tribù, prima di passare sotto il fiume Mississippi [...] milioni di lavoratori - tra cui molti membri del sindacato e le loro famiglie - vivono in comunità che si trovano nel percorso del gasdotto proposto [...] il trasporto di greggio pesante è particolarmente volatile, portando

a 18,4 milioni di litri di olio e prodotti chimici versato, trapeolato, o rilasciato in aria, sulla terra, e nei corsi d'acqua tra il 2006 e il 2014 nel solo Nord Dakota, causando morte, contaminazione del suolo e dell'acqua, e numerosi tipi di malattie [...] gli scienziati hanno avvertito che per evitare a larga scala un catastrofico sconvolgimento del clima, la stragrande maggioranza delle rimanenti riserve di combustibili fossili deve essere lasciata nel terreno [...] persone impegnate nel proteggere la loro terra e acqua sono stati brutalmente attaccate da forze di sicurezza private sia in Iowa e North Dakota [...] I sindacati a sostegno di Standing Rock, e contro la Dakota Access Pipeline sono sotto attacco da parte dei sindacati reazionari che si sono impegnati nella cattiva pratica di Brothers.

collaborare coi boss, come il virulento antisindacale Koch RWU "esorta tutti i sindacati delle ferrovie e il resto del movimento operaio ad impegnarsi attivamente nella promozione di una giusta transizione verso un'economia basata su forme di energia alternative sostenibili. ■



SOLIDARITY

WITH

STANDING ROCK

STOP THE DAKOTA
ACCESS PIPELINE



DEFEND THE LAND · PROTECT THE WATER

Difendere la terra Proteggere l'acqua