



CUB Rail

cubferrovie.altervista.org

WOBBLY



Giornale di collegamento tra i ferrovieri stampato a Milano

anno VIII numero 42

Giugno 2017

**TO FLY OR NOT TO FLY,
TO RAIL OR NOT TO RAIL,
SOSTENIAMOLI!
SOSTENIAMOCI!**



**Bilancio Trenord: tre casi di porte-killer in 25 giorni,
uno scontro al PL, uno svio e un principio d'incendio**



***Siamo tutti
Nathalie!***

(pagina 11)

**Manutenzione e costruzione ferroviaria
luglio 2007-aprile2017: 42 morti e 71 feriti**

ALLORA,
COME STA IL NOSTRO
BRAVO PAZIENTE, ORA
CHE NON HA PIÙ
UN RENE?

COME
SAREBBE?! IO
NON HO MAI AVUTO
PROBLEMI AI
RENI!!

CI DEVE
SCUSARE, MA
VEDE, NOI SIAMO
MEDICI SINDACALISTI:
PRIMA OPERIAMO E
POI FACCIAMO I
SONDAGGI!

CON QUESTA
STORIA AVETE
PROPRIO ROTTO I CO...
I COGL... UN MOMENTO!
PERCHÈ NON SENTO
NIENTE QUI
SOTTO?

ANESTESIA?
IL PAZIENTE STA
RIPRENDENDO
TROPPO CONO-
SCENZA!



Ferrovie come Alitalia

Eroica la resistenza dei lavoratori Alitalia che si sono smarcati dall'approvazione obbligatoria dell'ulteriore ristrutturazione ai loro danni, confezionata con i sindacati compiacenti, essendo chiamati con la pistola alla tempia a ratificare il piano di "salvataggio" a condizioni sanguinose: sottoscrivere il SI (oltre 1600 licenziamenti e decurtazioni stipendiali per il 20%) o altrimenti il diluvio, le cavallette, la peste! Se il NO a Pomigliano del giugno 2010 alla destrutturazione del lavoro in salsa Marchionne, pur risultato minorita-

rio, fu giustamente valorizzato dalla stampa a sinistra e abbracciato dalla CGIL suscitando un'ampia campagna di sostegno unitario nel paese, ancora di più oggi la vittoria dei NO in Alitalia alle politiche di affossamento e attacco alle condizioni del lavoro è uno straordinario risultato di dolorosa presa di coscienza e decisione: stesso stile ricattatorio di allora, stessa arroganza e insipienza politica e dirigenziale.

I lavoratori Alitalia sono stati posti davanti al terzo piano di salvataggio negli anni,

ciascuno dichiarando il fallimento del precedente, nonostante fosse stato benedetto dalle retoriche della politica circa il "decollo" del rilancio per l'azienda nazionale. Di più, proprio quest'ultimo consisteva meramente in un piano finanziario, di aggiustamento di conti (tagli ricadenti in prevalenza sugli organici e conseguente contrazione del servizio) piuttosto che una proposta industriale di riorganizzazione e sviluppo. Tanto che sembrava dare corpo e conferma alle ipotesi più funeste circa un mandato del padronato europeo che avrebbe previsto di inginocchiare nel tempo i vari vettori nazionali per lasciare sul campo solo tre colossi industriali (Lufhansa, Airfrance, British Airways). Il piano bocciato dai lavoratori dirottava infatti Alitalia verso una spirale di riduzione di organici e servizi che la relegava così ai margini per far spazio ad altri squali competitori che se ne sarebbero spartito il cadavere delle rotte.

E' l'esempio plastico di una politica di deindustrializzazione ormai trentennale, dei metodi spicci con i quali si attaccano i diritti dei lavoratori con la scusa di necessità competitive che non esistono. Non esistono perché, a guardare i numeri, il costo del lavoro è spesso più basso dei concorrenti e il settore in espansione continua, non esistono perché l'unica efficienza che manca è quella aziendale a fronte della massima flessibilità del lavoro, non esistono perché le ragioni di tutto questo sono esclusivamente politiche: bisogna creare una platea disposta a tutto per lavorare e devono farlo per le élite economiche che -nel frattempo- si saranno sostituite alla collettività nella proprietà delle grandi aziende strategiche, così come -tramite la crisi- hanno fatto piazza pulita delle piccole-medie imprese che occupavano il campo divenuto ora il regno delle grandi catene multinazionali. La tanto condannata concentrazione della ricchezza si realizza con la demolizione di ogni azienda o servizio pubblico finendo per creare una massa sempre più ampia da mettere a lavoro, alle condizioni che più agevolano il profitto.

Ancora di più dunque ringraziamo i lavoratori Alitalia per aver tenuto ferma la loro posizione, in nome della resistenza allo mantellamento di tutto il mondo del lavoro.

SOMMARIO



2. La vignetta del Marchio
3. Ferrovie come Alitalia
6. CrhoniCUB
8. Alitalia, storia di speculazioni e di lotte esemplari
10. SALVIAMO I FONDI PENSIONE. SALVIAMO CGIL, CISL e UIL. Nelle pieghe del contratto ferroviario l'adesione forzata al fondo pensione Eurofer
11. Siamo tutti Nathalie Pradelle
12. per una ferrovia pubblica e sociale
13. Cronache di un'informazione futura ormai zoppa
14. QUELLI CHE..TRANQUILLI NON CAMBIA NULLA. LA NEWCO DPLH
15. Quelli lì ...
16. Polo Mercitalia e FerCargo. Due itinerari paralleli, stessa destinazione: il profitto
18. SIMULAZIONE SOCCORSO AL MACCHINISTA MERCI con TPT, con esito ... scontato (Tempistica eccessiva)
20. Porte Killer a Trenord
21. ACHILLE PIE'VELOCE e ZAMPADILEPRE
23. 17 maggio 2017: sentenza Jolly nero
24. Sigonella 1997
25. Ode a chi non ode XXIII
26. Dagli impianti
28. Appalti Amt Genova: dove la privatizzazione colpisce ancora più duro e i lavoratori lottano e si difendono
30. RUBRICA Louder than Music
32. RUBRICA Libri^3 (al CUBo)
34. CubRail storia. Il capostazione di San Germano

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 giugno 2017

TUTTE LE VIGNETTE E I DISEGNI SONO DI NOSTRA PRODUZIONE

ro, davanti a operazioni in cui chi procura le crisi e chi si presenta come salvatore sono posizioni intercambiabili al successivo giro di valzer, risultando in definitiva soggetti generali (di classe) che realizzano disegni complessivi di ridefinizione, tanto dell'assetto industriale globale, che del mondo del lavoro e dei servizi di cittadinanza.

Spaesati dall'inatteso risultato della consultazione, dove si è improvvisamente rotto il gioco di costringere al consenso i lavoratori col ricatto, i sindacati che avevano già offerto l'assenso si sono espressi concludendo che è stato un errore sottoporre l'accordo a referendum! Colpi di coda di un sistema, quello della rappresentanza, profondamente screditato e senza più prospettive di contenimento, che reagisce aumentando il tasso autoritario oltre ogni limite concepibile per la democrazia sindacale. Ma in questo modo rende ancora più trasparente il divario delle burocrazie dai lavoratori: "ci avete votato, ora decidiamo noi", il mandato come scippo di potestà. Si aggiunga, come forma più subdola, il classismo alla rovescia che ai lavoratori è stato cucito addosso: anche se si vivono situazioni analoghe ci si sforza di chiudere gli occhi cercando puerili differenze, anche se la realtà lavorativa volge verso l'autoritarismo economico, lo stesso ad ogni latitudine, che erode diritti e salari si prende tempo sfogando la rabbia su facili obiettivi mediatici puntualmente approntati alla bisogna da chi ha a cuore che la rabbia non si incanali in protesta e rivendicazione.

Al netto di importanti differenze, ci sembra evidente come i fatti di Alitalia precedano di anni le fasi ferroviarie come effetto più avanzato di un processo che tuttavia anche in ferrovia sta macinando tappe nell'identica direzione. Non solo la condivisione di alcuni dirigenti (tra cui un AD, Giancarlo Cimoli, che non a caso fu quello che introdusse nella terminologia dello smantellamento *core business* per legittimare le esternalizzazioni, che poi non si sono certo arrestate lì) ma proprio la specifica dinamica di parcellizzazione (fase liberalizzante) dell'eredità industriale di scala delle Ferrovie e vendita (fase privatizzante) con annessa rottura tanto delle organizzazioni dei nastri lavorativi generali (prima fonte di programmazione del trasporto e dell'economia di realizzazione) che delle omogenee condizioni di lavoro, trovandosi adesso ogni troncone

a competere con gli altri con appuntamenti contrattuali e produttivi distinti, tanto da far appiattire gli interessi di classe contrapposti (la salvezza delle aziende), con ricadute disastrose sulla sicurezza e costo del lavoro. Proprio il lavoro: l'ossessione ultima del padronato, la meta della massimizzazione del profitto. Un muro scrostato dagli anni, provato da colpi man mano più fermi, indebolito dalla metamorfosi del sindacato confederale e, purtroppo, agevolato dalla latente distrazione rispetto agli elementi di definizione collettiva.

Mercitalia (dopo il servizio notte, pulizie, ristorazione, portierato, bagagli, appalti in ogni settore anche nell'esercizio, etc), il trasferimento della Manovra su Serfer e lo svuotamento delle lavorazioni di manutenzione con la consegna agli appalti, sono i laboratori in cui si sperimenta via via il processo prefigurato. Le conseguenze, in termini di morti, di sfaceli lavorativi e inquadramenti contrattuali (fatevi raccontare dai "soci" delle cooperative cosa succede ad ogni cambio di appalto, agli organici, agli orari, ai TFR, alle risorse a ribasso) sono quotidianamente davanti agli occhi di tutti.

Come in Alitalia, all'origine della crisi non c'entrano le low cost essendo il settore aereo in consistente ciclo espasivo, c'entrano le regie -tra cui quella politica è la più colpevolmente assente da un'idea di piano dei trasporti, per il curioso abdicare alle iniziative delle imprese alle cui presidenze e amministrazioni, guarda caso ci sono loro sodali piazzati- ed ogni volta, ad ogni crisi, "è il mercato bellezza", mica noi!

I grandi sostenitori del liberismo mai si azzardano ad entrare nelle specifiche dinamiche dei mezzi di produzione (investimenti, efficienza) o della responsabilità sociale d'impresa (tentando periodicamente di depennarla dalla Costituzione tra l'altro), ma si concentrano solo ed esclusivamente sul lavoro. Salario, orario di lavoro, garanzie, ristrutturazioni aziendali, normativa sui licenziamenti, sono solo questi gli argomenti degli economisti prezzolati, dei politici scendiletto e dei sindacalisti da salotto televisivo che poi passano la filastrocca da recitare ai sindacalisti sottoposti che sono a contatto (poco) coi lavoratori. La norma sulla rappresentanza e le norme "liberiste" sul lavoro fungono da cerniera in questo processo e provano a metterlo in sicurezza

rispetto al pericolo di azioni di contrasto.

I lavoratori non vogliono più subire questo sistema, vogliono mettere i piedi nel piatto: l'idea di ripubblicizzazione/conservazione dei beni comuni è tutt'altro che peregrina, a patto però che non ci tornino i manager, i beni comuni dovranno essere governati dalle parti pubbliche in gioco. La manifestazione del 27 maggio a Roma è stata un'esperienza chiara in questo senso: preceduta da un appello dei lavoratori Alitalia al sostegno della loro vertenza, correttamente individuata come vertenza generale del lavoro, sulla base dei termini e delle evidenze in campo, e non come elemento esclusivo della loro esperienza. Dopo anni di arretramento, in cui il corpo del lavoro ha incassato colpi su colpi, Alitalia rappresenta oggi la linea sul Piave. Il punto su cui riorganizzare la difesa per tutti i componenti lo stesso soggetto. O reggiamo o sarà un'altra pesante sconfitta, una breccia dalla quale l'esercito nemico può dilagare senza più resistenze.

Anche a Mercitalia, così come in tante altre aziende, delle sorti industriali non importa nulla a nessuno di quelli che decidono o avallano le decisioni. Secondo la visione costruita all'uopo e ripetuta dai sindacati amici con le stesse parole dell'imbeccata aziendale, il rilancio di un settore nazionale strategico come il trasporto merci su ferro passa attraverso la separazione in micro del potenziale industriale, l'erosione dei diritti dei lavoratori e l'aumento dell'orario di lavoro; anche questo hanno avuto il coraggio di sostenere nelle assemblee pre-referendum. Una balla colossale che i numeri smentiscono seccamente: per la bassa incidenza del costo del lavoro rispetto all'ammontare degli investimenti che sarebbero necessari e per i più elementari concetti di gestione aziendale. Il risultato lo vivono i lavoratori ogni giorno: turni massacranti, vita personale divenuta una chimera, violazioni contrattuali davanti alla quali i delegati sindacali firmatari fanno finta di non vedere permettendo all'azienda di andare ancora oltre un contratto già devastante, gestione rigida del personale, tagli agli impianti. La cronaca di questi ultimi mesi ci offre anche l'aspetto cabarettistico della vicenda: a neanche un mese dalla firma di un contratto completamente schiacciato sulle esigenze aziendali abbiamo assistito alla "contrarietà" verbale (che lascia tutto com'è) dei sindacati firmatari rispetto alle

violazioni subito messe in campo dall'azienda. Ormai non si guarda neanche più alla facciata. Sulle scelte dei manager aziendali negli ultimi anni neanche una parola, di proposte alternative e rivendicazioni neanche a parlarne. Tutto ingessato alle discussioni "al tavolo" da parte degli eletti che da buoni padri di famiglia ci spiegano a posteriori che loro sì hanno capito tutto, loro si sanno come va il mondo, loro ci indicano la strada più virtuosa verso il futuro. Perché poi faranno affidamento sul fatto che al prossimo giro nessuno gli chiederà conto poiché la situazione sarà ancora peggiore e, ancora una volta, loro capiranno cosa è meglio per noi.

Rompere questo circolo vizioso -e la defusione dello sciopero del 25-26 maggio con l'impegno di tutti gli attivisti di base ne è un esempio- è l'unico modo per bloccare il vortice che sta desertificando i diritti lasciando prosperare solo gli interessi particolari dei potentati economici. E per romperlo non si può non prendere esempio da quei lavoratori che hanno prima rifiutato l'ennesimo ricatto e poi lo hanno reso palese anche agli occhi più annebbiati della collettività. L'intromissione strumentale della politica al fianco del potere economico, i sussulti del sindacato confederale e la campagna di stampa che intende smontare le forze rivendicative sono la prova ultima della

bontà delle iniziative di contrasto, delle rivendicazioni in atto.

Quello dei lavoratori Alitalia non deve rimanere solo un esempio ma deve diventare un senso comune da seguire come traccia indelebile di tutte le rivendicazioni nel settore dei trasporti e non solo. Il profitto si muove sulla base di un meccanismo sostenuto e agevolato da molti attori politici e sindacali ma davanti alla ribellione, all'organizzazione collettiva e alla perdita improvvisa del consenso, si trova in grosse difficoltà a compiere il proprio nefasto percorso. ■

Germania

DERAGLIAMENTO



Il 19 maggio le fortissime piogge in Turingia hanno provocato frane e allagamenti. Un regionale ha sbattuto contro una frana ed ha deragliato a Stadtroda, tratta Gera-Goeschswitz. Otto i feriti. ■

Lussemburgo

AGENTE SOLO



Il 14 febbraio un treno merci di 27 carri si è scontrato frontalmente con un passeggeri a Bettembourg (sud del Lussemburgo). Il macchinista del treno merci, morto nell'impatto, aveva volato un segnale rosso. Il macchinista dell'altro convoglio si è salvato rifugiandosi nel corridoio. ■



Austria

SCONTRO

Nove feriti nello scontro tra due treni passeggeri a Meidling, periferia di Vienna, avvenuto alle 4.30 del 15 aprile. Un vago-ne s'è rovesciato. ■

Canada

TRE OPERAI MORTI



A Woss (Vancouver Island) il 19 aprile un treno carico di tronchi della ferrovia forestale Englewood Railway si è sfrenato ed è piombato su un carrello di manutenzione e su una escavatrice. Tre operai morti e due feriti. ■

Grecia

DERAGLIA IC



Il 14 maggio alle 21.40 l'IC 58 Atene-Salonicco, composto da locomotore e sei vetture, ha deragliato nella stazione di Adendroy finendo contro una casa. tre morti, tra cui un macchinista e una capotreno, dieci feriti. Il treno appartiene alla compagnia Trainose, acquisita da FS in gennaio con un'offerta di 45 milioni di euro. ■



CrhoniCUB

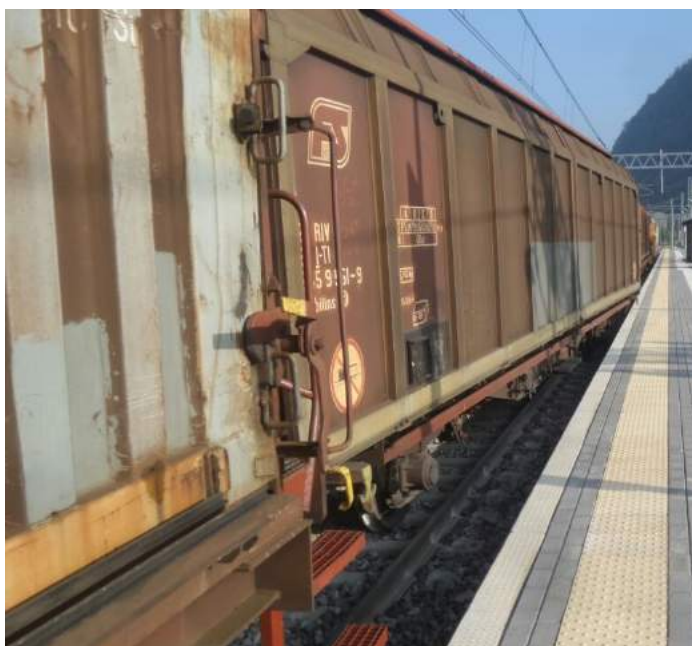


5 aprile - Imperia, smantellamento del vecchio tracciato, operaio ferito



In mattinata un operaio addetto alla rimozione dei pali TE del vecchio tracciato della linea di Ponente rimane seriamente ferito ad una gamba, colpito da un palo. Viene trasportato all'ospedale in codice giallo.

8 aprile - Laveno, svia merci



Il secondo carro chiuso di un treno Mercitalia trainato da un 633 svia in transito a Laveno, in direzione Luino. Nessun ferito.

11 aprile - Gazzada, treno contro camion

Ennesimo incidente al PL di Gazzada, linea Gallarate-Varese.



Un regionale Trenord intorno alle 9.30 investe un camion rimasto tra le sbarre chiuse. Nessun ferito.

11 aprile - Albate, piede incastrato nella porta, trascinato e maciullato dal treno

Ad Albate un uomo rimane incastrato con un piede nella porta di salita di una vettura del regionale 25049, proveniente da Chiasso e diretto a Milano, in partenza alle 13.28. L'uomo viene trascinato



dal treno per quattro km fino alla fermata successiva, Cucciago. Inizialmente si parla di un tentativo di salita all'ultimo istante; un'altra versione una settimana dopo parla invece del tentativo di scendere dal treno a porte chiuse. Dopo otto giorni la vittima non ha ancora un nome. Forse un migrante, forse un italo-svizzero, giovane età.

Il comunicato stampa di Trenord: «Trenord ha immediatamente aperto un'inchiesta interna in merito all'episodio. Il treno 25049 risulta partito dalla stazione di Albate Camerlata in orario alle 13.28 con le porte regolarmente chiuse».

24 aprile - Reggio Calabria, operaio folgorato

Un operaio 51enne che sta operando su un locomotore in DL rimane folgorato da una scarica AT a 1 kV. Viene rianimato e trasportato in ospedale in gravissime condizioni.

25 aprile - Bressanone, incidente mortale in manutenzione



Poco prima della mezzanotte un treno cantiere con rin-

calzatrice carico di traversine si mette in movimento investendo, due km dopo, una profilatrice.
Il bilancio è tragico: due operai morti (entrambi di Mondragone - CE - , 41 e 52 anni, dipendenti della Generale Costruzioni Ferroviarie SpA) e tre feriti.

29 aprile - Parona, viaggiatrice uccisa, incastrata nelle porte e trascinata dal treno

Dopo l'episodio di Albate ancora una sciagura legata alle porte dei convogli Trenord.

Alle 18.50 a Parona una 16enne rimane incastrata in una porta del regionale Trenord 10548 partito da Mortara e diretto a Milano Porta Genova.

Secondo una prima ricostruzione, la ragazza sarebbe scesa col fidanzato, quindi risalita e, mentre le porte si chiudevano, nuovamente ridiscesa azionando la maniglia di apertura d'emergenza, ma rimanendo incastrata con un piede.

Il treno ha trascinato la ragazza lungo la massicciata, il cui corpo è finito sotto le ruote, tranciato in due. Il convoglio ha proseguito la corsa fino alla stazione successiva Vigevano.

La procura ha aperto un'inchiesta.

29 aprile - Chiasso, collisione tra due Tilo

Due convogli Tilo si scontrano alle 6 del mattino nella stazione di Chiasso, lato Svizzera. Nessun ferito, disagi alla circolazione.

6 maggio - Pieve a Nievole, treno contro escavatore

Intorno alle 8.30 Il regionale 3046 Firenze-Lucca urta la pala di un mezzo escavatore a Pieve a Nievole, in corrispondenza di un cantiere per il raddoppio della linea. Il treno prosegue fino



alla stazione di Montecatini dove viene fermato per accertamenti Polfer. Rallentamenti, nessun ferito.

9 maggio - Arcisate, gru gigante si ribalta



Durante i lavori per la realizzazione del viadotto della Bevera, sulla nuova linea Arcisate-Stabio, l'enorme gru, che stava eseguendo la posa di un prefabbricato appoggiato sui pilastri, si ribalta. Lo spaventoso incidente fortunatamente è senza vittime.

Video: <http://www.varesenews.it/2017/05/rfi-arcisate-stabio-i-lavori-non-rallentano/619853/>

1° maggio - Campomarino, rotaia rotta



Alle 13.45 viene sospesa la circolazione sulla tratta a binario unico Campomarino-PM Ripalta, linea Termoli-Foggia, a causa di una rotaia rotta. Il FB 8803 Milano-Lecce rimane bloccato in corrispondenza dello spezzone mancante. Le prime tre vetture del treno vengono sganciate e fatte ripartire per Lecce; le restanti sette vetture vengono rimorchiate a Termoli. Gravi ritardi e soppressioni.

19 maggio - Ventimiglia, il blocco al confine continua a uccidere

Alla stazione di Cannes La Bocca un cittadino 30enne del Mali viene trovato morto, quasi certamente folgorato, nel comparto AT di un TER partito da Ventimiglia. Il rinvenimento avviene alle 22.50. L'uomo probabilmente era riuscito a entrare - non si sa come - nel comparto per eludere i controlli alla frontiera. Altri tre migranti presenti sul convoglio riescono a fuggire.

1° giugno - Calusco, svio



Il regionale 10777 partito da Milano e diretto a Bergamo svia tra Paderno e Calusco a 15 km/h. I passeggeri raggiungono la strada a piedi. Nessun ferito.

2 giugno - Casalmaggiore, fiamme su un'Aln



Su un regionale Trenord partito da Brescia e diretto a Parma (Aln) si sviluppa un principio d'incendio a Bodana Bastoni, presso Casalmaggiore. La causa è la fuoriuscita d'olio del volano fluido del cambio dell'automotrice. Il macchinista se ne accorge e riesce a far evacuare il treno assieme al capotreno. Entrambi riescono a spegnere le fiamme, successivamente vengono ricoverati in Ospedale per accertamenti a seguito delle esalazioni.

ALITALIA, STORIA DI SPECULAZIONI E LOTTE ESEMPLARI

La crisi di Alitalia è la terza in pochi anni e segue quelle del 2008 e del 2014, crisi risolte con false ristrutturazioni industriali che hanno comportato nel 2008 diecimila licenziamenti ed altri duemila nel 2014, fra cui persino diverse decine di lavoratori disabili per cui le aziende e il Governo hanno avuto alcun riguardo, senza considerare l'ingente perdita di forza lavoro negli appalti e ancor più nell'indotto. Successivamente alcuni lavoratori di Alitalia hanno vinto in tribunale il ricorso contro quei licenziamenti illegittimi ma ancora oggi non sono stati riammessi regolarmente nel loro posto di lavoro.

La crisi del trasporto aereo come presentata sui giornali è falsa, il comparto aereo in Italia è un settore ricchissimo. Negli ultimi anni il traffico passeggeri è aumentato negli aeroporti italiani, con un vero e proprio boom per gli aeroporti romani di Fiumicino e Ciampino.

Anche la propaganda di regime per dimostrare l'eccessivo costo del lavoro e per screditare i lavoratori di Alitalia, accusati di essere dei privilegiati è una vile men-

zogna. Attualmente Air France ha il doppio dei lavoratori di Alitalia per aeromobile e Lufthansa ne ha il triplo, se consideriamo il numero di lavoratori per passeggeri trasportati è il più basso d'Europa, il costo dei lavoratori Alitalia è inoltre fra i più bassi nel mondo nel trasporto aereo, in alcuni comparti lavorativi persino più basso che in Ryan Air.

I grandi gruppi industriali italiani e stranieri che si sono susseguiti nella guida dell'azienda la hanno trattata solo come un fortino da deprecare, traendone il massimo vantaggio economico e lasciando dietro di sé solo macerie. Ciò è successo con la cordata dei capitani coraggiosi, con le compagnie francesi e adesso arabe.

La mancanza di un serio piano industriale è dimostrato dall'assenza di un network di lungo raggio, settore commerciale su cui tutti i grandi gruppi europei fanno i maggiori introiti, si è di fatto scelto di fare concorrenza ai vettori low cost nelle rotte domestiche, evitando di concorrere con i grandi vettori europei che si sono alterna-

ti a speculare sulle sorti di Alitalia. È infatti evidente come ci siano state scelte politiche che abbiano favorito il progressivo smantellamento della compagnia.

Nel 2008 prima della ondata di licenziamenti in Italia c'erano già 22 vettori a far concorrenza ad Alitalia, mentre in Francia, in un territorio esteso il doppio, Air France si confrontava con chi ne aveva soli 6. In Europa non c'è un altro aeroporto tra quelli di riferimento della compagnia nazionale, in cui vi sono come a Fiumicino 4 vettori low cost.

Attualmente Alitalia è ridotta a una compagnia con 122 aeromobili di cui solo 23 di lungo raggio, praticamente una compagnia concentrata su un segmento di mercato aggredito dalle compagnie low cost, che tagliano i posti di lavoro con l'impiego massiccio di lavoratori degli appalti con pochi diritti e con stipendi da fame.

La distruzione della compagnia non significa solo perdita dei posti di lavoro ma anche pregiudicare i livelli salariali ed economici, perché stiamo parlando di una società che fa da traino alle altre di



tutta la filiera del trasporto aereo, paradossale infatti mentre il settore cresce crescono i lavoratori precari, siamo dunque di fronte a un fenomeno di precarizzazione di massa che ha prodotto l'espulsione dei lavoratori a tempo indeterminato e la loro sostituzione con lavoratori precari assunti con jobs act, con gli incentivi statali e con l'appalto dei servizi. Il comparto aereo-aeroportuale è anche assillato dall'utilizzo degli ammortizzatori sociali, oltre il 25% della forza lavoro totale ha subito l'attuazione dei contratti di solidarietà, cassa integrazione, mobilità, licenziamenti.

In questo clima di desolazione la proposta di un nuovo piano di lacrime e sangue per i dipendenti, avallato dai Cgil, Cisl Uil e dagli altri sindacati concertativi, è apparso chiaramente ai lavoratori come l'ultimo passo verso il baratro, per questo con determinazione e rabbia hanno respinto in massa il referendum, proposto da azienda e sindacati firmatari, sull'introduzione delle nuove misure di licenziamenti e riduzioni di stipendio.

Nonostante un clima di minacce e terrore, lavoratrici e lavoratori di Alitalia hanno dato una lezione storica ed emblematica al sistema azienda-sindacato-istituzioni che da anni schiaccia ogni diritto, tutela e aspettativa, votando NO al referendum.

Tale risvolto riapre con forza anche la questione della rappresentanza sindacale, riconosciuta dopo l'accordo vergogna della rappresentanza alle sole OS individuate dalle aziende, mentre questo No

riporta, in maniera dirimpante, la rappresentanza nelle mani dei lavoratori e degli attivisti di base che dal basso li organizzano senza filtri, deleghe e parabole concertative.

Le reazioni scomposte e nervose del Governo, con i suoi maggiori esponenti, Gentiloni, Calenda, Del Rio, Poletti, dimostrano quanto questo esecutivo sia legato alle logiche sistemiche del potere e quanto sia insofferente verso le lotte dei lavoratori per il riscatto dei propri diritti.

Il governo invece di nazionalizzare la compagnia, quantomeno come forma transitoria di intervento industriale, per dotare Alitalia degli aeromobili necessari al rilancio della compagnia, sceglie infatti cinicamente di proseguire la strada dello smantellamento e della svendita agli speculatori; infatti i tre commissari straordinari nominati dal governo, che non sono affatto estranei al disastro industriale della compagnia, hanno già aperto le procedure per i nuovi ammortizzatori sociali, senza alcun vero progetto di rilancio industriale.

Di fatto il Governo si rifiuta per scelta ideologica di investire limpidamente soldi pubblici per il rilancio in un servizio essenziale per gli utenti e per il turismo mentre in verità spende miliardi in ammortizzatori sociali e prestiti a fondo perduto.

I lavoratori Alitalia hanno già segnalato e dimostrato come si potrebbe creare lavoro, semplicemente riducendo il monte ore lavorativo dei dipendenti, sostenendo tale

operazione con le stesse somme impiegate oggi dallo stato italiano per ammortizzatori sociali, operazione razionale che viene rifiutata da azienda e Governo soltanto per scelta ideologica.

La mobilitazione va avanti ma la partita entra nella fase più difficile, perché la propaganda dice ai lavoratori che pagheranno l'affronto di aver osato sfidare i poteri forti "impegnati" nel loro salvataggio, con ulteriore aumento dei ricatti e delle repressioni, si contano infatti decine di licenziamenti disciplinari subito dopo l'esito del referendum.

È necessario fronteggiare gli attacchi reazionari allargando lo scontro, utilizzando l'esposizione mediatica per dare voce a tutte le vertenze di sfruttamento dei lavoratori e di licenziamenti di massa, spesso fotocopia, seppur in piccolo, della vicenda Alitalia, continuando ad aprire le contraddizioni della controparte, rompendo la propaganda di regime, spostando il dibattito sulle questioni industriali e sui diritti di chi lavora e di chi utilizza i servizi. I lavoratori Alitalia hanno fermato il *raid* che i padroni avevano programmato, segnando una svolta esemplare nella rivendicazione dei diritti di tutti i lavoratori; sta a tutti noi imparare la lezione e diffonderla per costruire il sentimento di coscienza necessario a invertire lo sfruttamento che progressivamente sta divorando questo paese, per un nuovo corso sociale di dignità, equità e civiltà. ■

SALVIAMO I FONDI PENSIONE. SALVIAMO CGIL, CISL e UIL

Nelle pieghe del contratto ferroviario l'adesione forzata al fondo pensione Eurofer

Con il D.L. 252 del Dicembre 2005 è stata introdotta la previdenza complementare, in forma di adesione libera e volontaria, attraverso la nascita dei fondi pensione, con i quali proseguiva il continuo attacco al sistema pensionistico pubblico, portato avanti da tutti i governi che si sono susseguiti da allora fino ad oggi. Mentre da una parte si riducevano drasticamente gli importi delle pensioni, soprattutto con il passaggio dal calcolo retributivo a quello contributivo, e si aumentava via via l'età lavorativa, dall'altra si inducevano i lavoratori, con lo spauracchio di una pensione misera, ad investire in quote di pensione integrativa e/o lo stesso TFR, la forma di tutela e risparmio per eccellenza, per compensare quanto le riforme approvate negli anni avevano tolto.

Tutti i ferrovieri ricorderanno come nel 2007 vennero chiamati a scegliere se destinare il TFR, meglio conosciuto come *liquidazione*, al Fondo Eurofer, costituito nel 2002, o continuare a lasciarlo in azienda. Già all'epoca forti furono i sospetti di indirizzare le scelte a favore del Fondo tramite il meccanismo del "silenzio/assenso", ovvero chi non dichiarava espressamente di voler lasciare il TFR in azienda veniva automaticamente iscritto ad Eurofer. Ma nonostante questi marchingegni la diffidenza dei lavoratori già da allora si rivelò alta e gli aderenti al Fondo furono una minoranza.

Nel Fondo Eurofer, come in tutti i fondi pensione degli altri comparti, la composizione degli organi di amministrazione e controllo del Fondo è paritetica tra rappresentanti dei datori di lavoro e rappresentanti dei lavoratori. Lo statuto prevede l'elezione da parte degli iscritti dell'Assemblea dei Delegati, formata da 60 componenti, dei quali 30 delle sigle sindacali in rappresentanza dei lavoratori e 30 in rappresentanza delle imprese. La stessa Assemblea elegge il CdA, costituito da 12 componenti sempre suddivisi a metà tra le due rappresentanze, che a loro volta eleggono Presidente e Direttore Generale, il cui compenso, nell'ultimo bilancio Eurofer 2015, è stato di 73.334 Euro!!

I contributi versati nel Fondo dai lavoratori e dai datori di lavoro vengono depositati in un istituto bancario e successivamente sono affidati a Società di gestioni finanziarie che li investono nella misura e con fattori di rischio scelti dagli stessi aderenti. Tutto quello che avviene da questo momento in poi non è possibile conoscerlo. Nessun lavoratore aderente al Fondo ha il diritto di sapere in anticipo cosa viene comprato, quando e a che prezzo con i soldi del proprio TFR e dei contributi versati, né se vengono seguiti criteri etici. Solo la pubblicazione del bilancio relativa all'anno precedente riporta, in linee generali, dati statistici sul tipo di investimento effettuato e il nome dei principali titoli interessati.

Quindi gli stessi Sindacati Confederali che per anni hanno chiamato i lavoratori in piazza per difendere il sistema pensionistico pubblico e il potere di acquisto delle pensioni, diventano i promotori della previdenza complementare, i piazzisti a percen-

tuale della previdenza integrativa, con tutto ciò che ne consegue riguardo alla questione della gestione economica dei comunque enormi fondi accantonati. Ne scaturisce poi una questione etica derivante dal fatto che dietro la stessa previdenza integrativa si cela la speculazione finanziaria, la stessa che sottrae sempre più risorse agli investimenti pubblici, contribuendo sostanzialmente allo smantellamento dello stato sociale. Si crea quindi quel circolo vizioso che fa leva sulla paura di una pensione impoverita per indurre alla sottoscrizione della previdenza complementare, che a sua volta lascia che le risorse destinate alla previdenza pubblica si impoveriscano.

Le Aziende, a cui a prima vista viene sottratta la gestione di parte dei fondi destinati al TFR, hanno accettato di buon grado questo sistema sia per le vantaggiosissime facilitazioni fiscali ottenute sui contributi da loro versati (Riforma Amato previdenza complementare 1993, Riforma Dini, D.L. 47/2000 e seguenti), sia perché da un punto di vista creditizio e finanziario, hanno ottenuto agevolazioni per la sostituzione dei fondi sottratti con altri finanziamenti (D.L. 299/1999 sulla "cartolarizzazione" e seguenti). Ma soprattutto approfittano del vantaggio di avere un sindacato legato indissolubilmente alla cogestione, che ben si guarderà dall'inasprire conflitti e farsi carico di rivendicazioni.

Per il sistema della previdenza integrativa, e quindi per i Sindacati che vi partecipano, il numero di adesioni ai Fondi diventa quindi fondamentale, determinando da una parte l'affermazione del sistema integrativo e dall'altra il potere di chi lo gestisce.

Ma i lavoratori non si fanno fregare tanto facilmente, e la sacrosanta ritrosia verso la previdenza complementare, accompagnata dalle difficoltà economiche che vivono tutti i lavoratori e dallo sviluppo di contratti precari sempre più a tempo determinato, hanno provocato una scarsa adesione ai Fondi, o quantomeno insufficiente a garantire lucrose poltrone nei CdA e relativi gettoni di presenza. E allora che fare per garantirsi questa cospicua fonte di guadagni e potere?

Da una parte si cerca di ampliare con accorpamenti il numero di Aziende che aderiscono ad un Fondo Complementare, come ad esempio l'Anas con il contratto delle Attività Ferroviarie, dall'altra si introduce l'"**adesione contrattuale**".

Nell' art. 37.2 del CCNL Attività Ferroviarie 2016 si definisce il Fondo Eurofer "il fondo delle Aziende che applicano il contratto medesimo". Verrà successivamente a livello Aziendale definita una somma annua che sarà destinata al Fondo Eurofer per ogni lavoratore che **comporterà, per i non iscritti al Fondo Eurofer stesso, l'adesione contrattuale al fondo medesimo!!!**

Nell' art. 22.2.3 del CCNL Aziendale 2016, in ottemperanza all'articolo precedente, viene destinata dalle Fs al Fondo Eurofer la somma di 100,00 Euro per ogni lavoratore. **Per i lavoratori non iscritti al Fondo Eurofer alla data del 01.01.2017 la**

somma annua verrà destinata al “Comparto Garantito” del fondo stesso!!!

Con questo stratagemma contrattuale i ferrovieri, e gli aderenti al contratto, iscritti al “Comparto Garantito” del Fondo Eurofer passano dai 5.564 del 31.12.2016 ai circa 41.500 del 01.01.2017, con un aumento di circa 36.000 unità nel giro di un solo giorno (fonte CdA del Fondo Pensione Eurofer del 29.03.2017).

Non ancora contenti di tutto ciò con una Informativa del Maggio 2017 le Fs definiscono l'entità del Premio di Risultato 2016, legato al fatto di aver raggiunto determinati obiettivi di produttività e introducono la possibilità volontaria di destinare il 40% dello stesso alle misure di welfare, tra cui il Fondo Eurofer. Inoltre, nel caso che al 31.12.2017 l'intero importo o parte della somma destinata al welfare aziendale non sia stata fruita, al lavoratore non verrà riconosciuta alcuna liquidazione monetaria, ma ciò che rimane verrà destinato al Fondo Eurofer!!!

Quindi, volenti o nolenti, i ferrovieri vengono automaticamente iscritti al Fondo Eurofer, nel quale vengono versate quote di salario (spacciate come welfare) che sarebbero potute essere aumenti salariali. Questo con il consenso esplicito dei Sindacati firmatari di contratto, che vedono così aumentare esponenzialmente gli iscritti al fondo che cogestiscono.

Quei Sindacati, che negli anni con le loro politiche concertative hanno visto diminuire vertiginosamente il numero dei loro iscritti, hanno trovato il modo di salvarsi: l'Accordo sulla Rappresentanza garantisce loro la rappresentanza stessa per legge, indi-

pendentemente da qualsiasi consenso reale; lo sviluppo del Welfare contrattuale e dei Fondi Pensione Complementari, attraverso la partecipazione a Società di servizi, assicura loro finanziamenti certi. Il tutto sulle spalle dei lavoratori. ■

CUB TRASPORTI TOSCANA

BOLOGNA. VITTORIA CONTRO L'ASI

La Corte di Appello di Bologna Sezione Lavoro, ha confermato l'annullamento delle sanzioni a carico dei macchinisti di Trenitalia Archimede Corvino e Fausto Galanti, che erano stati sanzionati per essersi rifiutati di guidare ad Agente Solo. I colleghi avevano impugnato i provvedimenti disciplinari, assistiti dal Prof. Avv. Piergiovanni Alleva del Foro di Roma e dall'Avv. Marco Zaia del Foro di Bologna.

Siamo in attesa della sentenza integrale della Corte di Appello, ma intanto vogliamo sottolineare che il Giudice ha riscontrato che i macchinisti si erano rifiutati di guidare ad AS in quanto “la prestazione del servizio in quelle condizioni potesse essere pericolosa per sé e per altri e che fosse loro dovere, prima ancora che diritto, non accettare lo svolgimento di un lavoro pericoloso”. “Entrambi, quali appartenenti al sindacato Or.S.A., in particolare il Corvino, firmatario dei comunicati e delle note citate, avevano, o ritenevano di avere, il diritto ed il dovere, non solo morale, ma forse persino giuridico (art. 5 d. lsg. 264/94 citato), di rifiutare il servizio in questione”.



Nelle SNCF e dappertutto: no alla repressione antisindacale Siamo tutti Nathalie Pradelle!

Invece di rispondere alle rivendicazioni dei ferrovieri, invece che soddisfare le necessità degli utenti, la direzione

SNCF mantiene la propria politica antisociale, disprezzando coloro che fanno il servizio pubblico ferroviario e contraddicendo gli ipocriti impegni in tema di ecologia o di sedicente responsabilità sociale. A gradi differenti, sotto forme variabili a seconda dei momenti, tale situazione si ritrova in tutte le imprese ferroviarie, dominate dalla preoccupazione di resa capitalista, a scapito dei bisogni della collettività e del benessere dei lavoratori.

In Francia, nelle SNCF, ciò si traduce come noto in numerosi suicidi di ferrovieri. E' insopportabile! I dirigenti SNCF continuano su questa strada: minacciano oggi di licenziare una militante SUD-Rail perché ha denunciato e dimostrato la responsabilità aziendale in uno di questi drammatici casi. Noi non l'accettiamo.

Solidarietà a Nathalie Pradelle, 44 anni, ferroviaria (qualifica Houriste, assegnazione di tracce orarie ai treni), combattiva militante SUD RAIL, minacciata di licenziamento a causa della propria attività sindacale. Così come a tutti i compagni vittime della repressione aziendale.



Per una ferrovia pubblica e sociale

Le Ferrovie dello Stato Italiane, come "azienda autonoma" a controllo pubblico, hanno assolto per oltre un secolo, dal 1905, il loro ruolo di collegare il paese dal nord a sud e di garantire un trasporto dei pendolari nelle aree metropolitane.

Esse sono nate attraverso l'atto di nazionalizzazione che rilevava le molteplici ferrovie private finite in fallimento. Ma la presa in carico da parte del soggetto pubblico statale, punto di partenza per la costruzione di un'innervatura del trasporto su ferro di persone e merci, fu frutto anche di una battaglia culturale, parlamentare e sociale. Fra i partecipanti al dibattito i ferrovieri che chiedevano il rilancio del vettore treno sul nuovo piano nazionale.

Non fu una questione di bilancio (si nazionalizzavano le perdite dei privati, si dava il via ad ingenti finanziamenti), fu una questione di sviluppo. Con lungimiranza di più parti sociali (anche la parte della Destra storica in parlamento votò a favore) la ferrovia fu intesa come infrastruttura che consente lo scambio, la mobilità, l'attecchire di attività collegando le parti più lontane e meno raggiungibili del paese.

Nel 1964, cosa che si tende a voler dimenticare, si arrivò addirittura a sfiorare il pareggio di bilancio, ancora con la

"ferrovia vecchia", quella pubblica, con oltre 220.000 ferrovieri in servizio, con oltre il 35% delle merci trasportate, con periodi in cui si contavano fino a 300 "treni derrate" al giorno, cioè di frutta e verdura che dal sud raggiungevano il nord dell'Europa. Poi il potere dei signori della gomma dilagò. Iniziò la contrazione del servizio ferroviario.

Dopo che le FS avevano assolto alla loro funzione originaria, accumulato patrimoni e servizi strategici, è cambiato l'orientamento politico: si trattava, nel mutato quadro, di privatizzare i profitti. Da quel punto quindi sono cominciate le dimissioni di lavorazioni, servizi, conoscenze e competenze specifiche; la logica del profitto ha soverchiato le altre, a discapito di organicità, estensione capillare, qualità, sicurezza totale. Il modo di pensare privato non pensa alla diffusione del servizio, si concentra dove c'è rendita. Si comporta in modo parassitario, non di promozione. Le linee periferiche non sono l'aggancio e immissione del traffico a quelle maggiori, non sono garanzia di spostamento pendolare, sono "rami secchi".

La proprietà è ancora rimasta nelle mani del governo (il controllo è in mano al Ministero del Tesoro) ma amministrata pienamente con logiche di mercato che nulla

hanno a che vedere con gli interessi generali. Inoltre la permanenza formale della proprietà statale assicura la possibilità di mobilitare enormi risorse verso imprese private: le FS rappresentano infatti il più grosso committente di opere (dai binari agli annessi, dalle vetture alle forniture, alla realizzazione delle linee TAV più care d'Europa).

Le FS hanno così cominciato a svolgere il compito cui il capitalismo nostrano le aveva destinate: riduzione drastica del personale impiegato; compressione salariale e riduzione dei diritti dei lavoratori; esternalizzazione di molte funzioni, spaccettamento in varie controllate, tutte gestite da ben remunerati consigli di amministrazione popolati da politici di tutti i colori; riduzione dei canoni di sicurezza per andare incontro a necessità di risparmio economico; possibilità di gestire appalti in maniera privatistica, pur amministrando risorse pubbliche.

Accanto alle profonde trasformazioni aziendali i governi che si sono succeduti hanno provveduto alla riduzione drastica dei diritti dei ferrovieri; in questo è stata tragicamente utile la normativa introdotta con la legge 146 sul diritto di sciopero e tutti i successivi aggiornamenti sempre peggiorativi per i lavoratori. Nella sostanza il diritto di sciopero si è così contratto da potersi considerare impraticabile. L'illusione che la regolamentazione del diritto di sciopero avrebbe garantito il diritto alla mobilità è presto svanita, mentre le condizioni dei lavoratori sono precipitate. È precipitato anche il livello delle relazioni interpersonali tra lavoratori via via che sono stati introdotti modelli e meccanismi competitivi, sconosciuti ad una categoria che aveva fatto della solidarietà un'arma invincibile.

La strage di Viareggio è emblematica del decadimento delle condizioni di sicurezza; purtroppo è solo uno degli anelli di una catena tristissima di incidenti e disastri. Non si cerca più la massima sicurezza, ma quella "economicamente sostenibile", un calcolo di pro e contro di tipo "assicurativo".

Un altro cambiamento profondo nelle FS è avvenuto nel trasformare l'azienda in appaltificio di grandi opere inutili, che uniscono costi enormi per la collettività, scarsa utilità sociale, pessima quantità e qualità del lavoro sviluppato, favorendo addirittura una capillare penetrazione mafiosa; il mo-

25-26/05/17 Sciopero MIR CUB Trasporti

Comunicato di fine sciopero Mercitalia Rail

Lo sciopero nazionale indetto aveva, come finalità specifica, quella di dare voce ai lavoratori di Mercitalia Rail circa le problematiche che sono sorte dalla cessione di ramo d'azienda della ex Divisione Cargo di Trenitalia nella neonata società controllata dal gruppo FS. Le difficoltà, che erano già presenti in Cargo, hanno conosciuto un aumento esponenziale in MIR a causa del pessimo rinnovo contrattuale e, come se non bastasse, dalle continue violazioni contrattuali ad opera della dirigenza. Di fronte ad una società sorda verso le legittime richieste dei lavoratori, ad una insistente politica che ricerca il profitto a danno della sicurezza dell'esercizio e del personale dei treni, ad una inconsistenza dei sindacati confederali, il risultato di questo sciopero conferma che i lavoratori sono coscienti di tutte queste problematiche e la loro risposta è stata decisa e forte. Toscana, Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Lazio sono le regioni dove si è maggiormente concentrata, sia tra il personale di macchina che quello di terra, l'adesione allo sciopero, dando un chiaro segno di opposizione al muro costruito dalla dirigenza MIR. Il contributo trasversale delle diverse realtà di base ha sostenuto lo stato di agitazione permettendo di raggiungere un grande risultato in termini di diffusione delle informazioni e di adesioni. L'alternativa al sindacalismo "istituzionale" esiste ed è composta dai semplici ferrovieri che, grazie al sindacalismo di base, possono e devono opporsi allo smantellamento del trasporto pubblico delle merci su ferro. Il coordinamento tra i vari impianti è già in atto e ha permesso ai lavoratori di difendersi dai comandi illegittimi che contro questo sciopero sono caduti a pioggia. Le assemblee autoconvocate negli impianti rappresentano la base per confrontarsi, avanzare proposte, costruire vertenze. Il coordinamento fra i territori ne rappresenta lo sviluppo per organizzare la mobilitazione sui problemi irrisolti. ■

dello TAV italiano ha penalizzato pendolari e trasporto regionale in favore di una minoranza, di quella élite economica e politica che vive nelle principali città, favorendo nella sostanza l'incremento del traffico privato su gomma e limitando il diritto alla mobilità, tagliando fuori non solo le zone più remote del paese, ma addirittura penalizzando intere zone industriali più lontane dalle metropoli.

La recente decisione di fusione tra ANAS e FS non può che far nascere un mostro monopolistico soggetto al diritto privato; l'impunità e la sfacciataggine di imporre alla collettività opere insulse e dannose si fa sempre più grave, il tutto nella sostanziale resa della politica davanti agli interessi dell'oligarchia dominante.

Anche la recente decisione di procedere alla collocazione sul mercato del servizio AV, le cui tariffe consentono - per ora - una gestione vantaggiosa, sono un sostanziale furto di risorse della collettività; il sistema TAV che conosciamo è costato circa 100 miliardi di euro ai cittadini e ora se ne regala il profitto alle grandi imprese private, dopo decenni di promesse che quei proventi avrebbero finanziato il trasporto regionale.

La ferrovia pubblica consente per gli utenti un contenimento dei costi nella gestione di scala delle risorse e nella razionalizzazio-

ne del servizio in ogni parte del paese, ai cittadini una programmazione generale ed integrata del trasporto fra le varie tipologie di servizio, nonché l'alleggerimento sulle strade del traffico privato.

Ma la nazionalizzazione non garantisce di per sé il perseguimento di quegli scopi di pubblica utilità: occorre che il bene pubblico sia posto sotto gestione comunitaria, trasparente, partecipata e non delegata agli inutilmente mitizzati manager.

Da oggi questo Comitato si propone di rappresentare le ragioni illustrate e di renderle diffuse nel dibattito politico, per costruire una consapevolezza che arresti lo smantellamento e riconduca il trasporto ferroviario nel solco dell'interesse generale. A partire dagli obiettivi immediati di non scorporare il servizio AV per la collocazione in borsa e di reintegrare nel soggetto madre il trasporto merci.

Si scrive treno, si legge democrazia e giustizia sociale. ■

Comitato per una Ferrovia Pubblica e Sociale

PER IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ, ALLA SICUREZZA, PER I DIRITTI DEI LAVORATORI, PER UN FUTURO DEL TRASPORTO PUBBLICO. NAZIONALIZZARE LE FS?

Firenze 29 maggio 2017 circolo ARCI Lippi

ore 10.00 accoglienza partecipanti

ore 10.30 Saluti iniziali e introduzione degli organizzatori

• Giorgio Cremaschi, sindacalista: Lavoratori, privatizzazioni, salari.

• La sicurezza, un cardine delle ferrovie: interventi di RLS e associazione parenti vittime di Viareggio

• Paola Sabatini, sindacalista: l'esperienza del costruendo coordinamento europeo per la sanità pubblica

• Intervento realtà sindacali italiane e europee

• Dibattito

ore 13.30

• pausa pranzo (mensa a prezzi convenzionati)

ore 14.30

• Nicoletta Dosio, movimento No TAV: lavoratori e territorio, una alleanza naturale

• Erasmo Venosi, già componente della commissione tecnica del ministero dei trasporti: la situazione delle FS dopo la privatizzazione e l'esperienza TAV

• Winfried Wolf, economista trasporti: le ferrovie nella bufera delle privatizzazioni in Europa e in Germania

• Domenico Gattuso, ingegnere trasporti: per il diritto alla mobilità partiamo dai pendolari

• Vittorio Capecchi, sociologo: fuori dal liberismo, per una mobilità al servizio della società

• Dibattito e conclusioni

COMITATO PER UNA FERROVIA PUBBLICA E SOCIALE

Cronache di un'informazione futura ormai zoppa

Da diversi anni RFI (2002) gestisce l'informazione al pubblico con l'intento di riuscire a certificare la stessa come ISO 9001: dopo innumerevoli esperimenti che si sono succeduti nel tempo per l'automazione del servizio, da alcuni anni sono riusciti a installare un sistema su tutto il territorio nazionale per uniformare il servizio integrando con altre piattaforme informatiche. Anche se non è certamente il sistema ideale funziona mediamente bene e parzialmente c'è una omogeneità su tutto il territorio nazionale dell'emissione degli annunci di informazione sia audio che video.

Negli ultimi tempi la tendenza, che si ripete come un mantra ossessivo, è CENTRALIZZARE e REMOTIZZARE i sistemi. Per cui adesso si stanno verificando degli esperimenti quantomeno buffi da un punto di vista della presenza di gestione dei sistemi di flussi informativi per i viaggiatori.

Infatti forse il fine ultimo non è altro che tagliare fisicamente i pochi posti di controllo umano per delle postazioni sul territorio che sono indubbiamente importanti soprattutto in impianti strategici come Fi SMN.

L'ultimo esperimento in corso è non far gestire le periferiche video all'agente addetto all'I.A.P. (informazione al pubblico) di stanza nella stazione, per es. di Firenze, per cui da Roma inseriscono gli annunci di eventuali anomalie sui dispositivi video di Firenze.

Un fatto degno di nota inoltre riguarda la formazione del personale addetto alla gestione di una stazione a ben 300 km di distanza. Questa formazione, se presente, difficilmente includerà un insegnamento della conformazione schematica della stazione remota. Un esempio sono stati inseriti messaggi video su periferiche poco visibili al pubblico, sicuramente perché l'agente addetto non sapeva dove erano realmente ubicati tali dispositivi.

Inoltre come al solito i flussi informativi di comunicazione fra strutture sono quasi del tutto inesistenti per cui l'agente che si trova a Firenze non sa assolutamente cosa succede perché non gli è stata data alcuna comunicazione.

L'informatizzazione del servizio ha definitivamente mandato in soffitta gli annunci vocali degli agenti, questo per l'uniformazione per raggiungere la certificazione ISO, ma anche qua ci sono delle evidenti contraddizioni in quanto sui regolamenti non è specificato chiaramente il divieto di emissione di annunci vocali da parte dell'essere umano oramai anche le regole relative alla sicurezza sono demandate a disposizioni territoriali oppure agli ordini verbali impartiti dal dirigente di turno.

Quale sarà il passo successivo e quando sarà ancora non si è capito, sicuramente una ennesima contrazione di posti di lavoro oppure di orario, spostando agenti I.A.P. nella sala D.C.O. di Firenze C.M., oppure aumentare i carichi di lavoro ai D.M. con relativa soppressione di posti di lavoro del settore movimento RFI. ■

CUB Toscana

QUELLI CHE ...TRANQUILLI NON CAMBIA NULLA. LA NEWCO DPLH

L'AD di Trenitalia annuncia prossime decisioni sulla creazione della Newco (Marchionne docet ed è tutto dire..) che dovrebbe comprendere le Frece e la Media/Lunga Percorrenza, un altro passo -dopo l'operazione Mercitalia- verso lo smembramento fisico e legale di Trenitalia.

Quello che sta succedendo, dopo una manciata di mesi, nel settore del trasporto merci è ormai evidente nonostante il

velo che i firmatari cercano di stendere a copertura del clima da deregulation che, come era facile prevedere, la dirigenza ha immediatamente instaurato negli impianti. Il tutto nonostante un CCNL appena firmato che concede ancor di più carta bianca nella gestione del personale e dell'orario di lavoro. Abbiamo già avuto modo di dire che le proteste (sulla carta ovviamente) delle segreterie firmatarie per le violazioni contrattuali in Mercitalia

ad un mese dal nuovo CCNL descrivono come meglio non si potrebbe l'infimo livello della sceneggiatura imposta. Segnaliamo ancora casi di delegati confederali aspiranti ultimi samurai che in qualche assemblea continuano a ripetere il mantra preconfezionato per i non pensanti snocciolando, senza sapere di cosa stiano parlando, parole d'ordine tipo competitività, rilancio, crisi, investimenti. Un minestrone stantio alla prova dei fatti ma non sapendo cucinare altro, quello mettono in gavetta e quello mangiano.

Ora però urge ricalibrare il tiro perché, a sentire l'AD, presto toccherà la stessa sorte anche ai lavoratori ai quali è stata somministrata la propaganda/valium del "non cambia nulla". Dubitando di un ripensamento sindacale (non saprebbero da dove iniziare) si prospetta, gioco forza, un restyling della teoria appena messa in campo per Mercitalia. Su questo non mancano di coerenza. E giù con "l'esigenza di competitività", "l'efficientamento", "la riorganizzazione", "il mercato" e, in caso di difficoltà, "il mondo che ormai va così", il "tanto si rimane nel gruppo FS" e l'intramontabile "fuori si sta peggio".

Addirittura abbiamo avuto la fortuna di ascoltare, da attivisti confederali, una perla a giustificazione dell'affare Mercitalia: è stata un'esigenza anche per una maggiore libertà negli acquisti e negli appalti altrimenti più complessi rimanenti dentro Trenitalia. Sugeriamo corsi di comunicazione presso le segreterie sindacali per manager e dirigenti..

Sgombrato il campo da queste stupidate propagandistiche da "ministero della cultura" ad uso e consumo degli allocchi che ancora foraggiano questi mestieranti, quello che ci spetterebbe con la Newco DPLH è sotto gli occhi di tutti e non può (scartando l'ipotesi che lo vogliono fare solo per cambiare il nome) discostarsi dai crismi che hanno condotto le privatizzazioni degli ultimi 25 anni in Italia. Sarà bene sgombrare il campo dalle storielle dello Stato inefficiente e delle virtù del privato: le gioie che ci hanno regalato gli imprenditori italiani nel dopoguerra sono davvero memorabili fra speculazioni lobbistiche, fallimenti a costo della collettività

A.S.I.N.O.!

QUELLI CHE I PRIVILEGI

E' un contratto ricco di diritti-privilegi e, giustamente, non adottato dal settore privato- aggiunge Catalano – il quale ha una natura negoziale completamente differente. La politica deve mettere mano alla questione del doppio macchinista, che di colpo fa aumentare del 30 per cento il costo del personale, ingiustificatamente.

Ivan Catalano, onorevole
4.4.17 Ferpress

Puntuale, come la neve a primavera, emerge dal nulla un qualche signore a parlare di privilegi (non i suoi, ci mancherebbe, bensì i ... nostri).

Ci stiamo riferendo all'A.S.I.N.O. (Agente Solo Indiscutibilmente Necessario Oltremodo).

Quest'anno è il turno di un tal Ivan Catalano, che interviene sul nostro Contratto ed AS. Ma chi è costui? Vediamo la sua lineare e diritta coerenza politica, che parla da sé:

[fonte: Wikipedia]:

Alle elezioni politiche del 2013 è candidato alla Camera dei Deputati, nella circoscrizione Lombardia 2, nelle liste del Movimento 5 Stelle, venendo eletto deputato della XVII Legislatura.

Il 27 febbraio 2014 abbandona il Movimento 5 Stelle ed il gruppo parlamentare alla Camera, passando così al gruppo misto.

Il 20 novembre 2014 aderisce al Partito Liberale Italiano e, pertanto, alla Camera aderisce contestualmente alla componente del gruppo misto "Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI)", entrando quindi nella maggioranza che sostiene il governo Renzi.

Successivamente, il 1° aprile 2015, abbandona la componente "PSI - PLI" del gruppo misto per aderire al gruppo Scelta Civica per l'Italia; a causa di questa scelta Catalano viene quindi espulso dal Partito Liberale Italiano.

Il 12 febbraio 2016 abbandona il gruppo di Scelta Civica per l'Italia e ritorna tra i non iscritti del gruppo misto, continuando comunque a votare la fiducia al governo Renzi.

Il 27 ottobre 2016 abbandona nuovamente il gruppo misto per aderire, assieme alla deputata ex M5S Mara Mucci, come indipendente al gruppo parlamentare di maggioranza Civici e Innovatori. ■

Basta così! Siam tranquilli, anzi, di più.

e investimenti fantasma. Un'imprenditoria di rapina ora dedita a praticare il proprio talento migliore per conto terzi: acquisire a gratis, svuotare, licenziare e lasciare il cadavere alla multinazionale del caso che poi, a seconda delle convenienze, può occultarlo per eliminare un competitore o comprarlo per un tozzo di pane se ne intravede ancora le potenzialità. Con le aziende "di Stato" la storia non è tanto diversa, magari si allungano i tempi o dagli imprenditori si passa ai manager anch'essi "di Stato" che, come in una giostra d'oro, passano da un'azienda all'altra e -finito il lavoro- vengono ricompensati con buonuscite plurimilionarie.

In tutto questo i lavoratori hanno solo da perdere. E non solo i lavoratori.

La creazione di queste Newco sono divenute molto di moda negli ultimi anni essendo un veicolo perfetto per ristrutturazioni aziendali, acquisto a debito di aziende produttive e destrutturazione di gruppi aziendali. In ogni caso sono delle leve non dirette alla valorizzazione produttiva ma strumenti per ottenere altro. I primi esempi di operazioni del genere in Italia li abbiamo avuti con due aziende di Stato di una certa importanza e caratura come Telecom e Alitalia senza dimenticare il caso Fiat. I risultati di queste esperienze li abbiamo sotto gli occhi e i disastri, per i lavoratori e per la collettività, che hanno creato: distruzione dell'integrità aziendale, spezzettamento, operazioni puramente finanziarie, licenziamenti, abbattimento deciso del costo del lavoro e -non meno importante- la svendita di un patrimonio pubblico strategico.

D'altra parte è lapalissiano che ciò che crea benefici a investitori, banche d'affari e imprenditori va a creare scompensi ai lavoratori e, viste le precedenti esperienze, anche alla collettività.

Tornando all'ipotesi Newco DPLH non è difficile prevedere che vorranno accompagnarla con una ulteriore riorganizzazione degli impianti con conseguente riduzione degli organici a terra e perdita di posti di lavoro sui territori e con una nuova stretta sull'orario di lavoro peggiorando ancor di più le condizioni del personale mobile. Il processo che si innescherà lo conosciamo dalla recente storia di Mercitalia e ne conosciamo anche gli attori e la propaganda: una società snella ed efficiente, un orario di lavoro flessibile per affrontare le esigenze produttive ed un rilancio sul mercato.

Tutti discorsi strumentali che nessuno dei sindacati firmatari denuncerà o proverà a

disinnescare e che, anzi, sosterranno se non come fonte di benefici diretti per i lavoratori almeno come una maggiore sicurezza per il futuro.

La storia bocchia queste teorie e la cronaca vede i lavoratori soccombere; ed è proprio da questi fatti acclarati che dobbiamo ripartire nel contrastare questa nuova fase di demolizione; lo scenario di un gruppo aziendale unito solo sulla carta con tante piccole società al suo interno che operano nell'autonomia gestionale e con vincoli contrattuali diversi fra loro, sempre più leggeri, sempre più derogabili dalla dirigenza e -di conseguenza- sempre meno sostenibili dai lavoratori che, a loro volta, vivranno in una realtà balcanizzata impossibile da ricondurre alle rivendicazioni collettive.

Il nodo per i lavoratori è tutto lì: accentua-

re il senso critico per non farsi travolgere dalla propaganda, riacquisire con le assemblee e gli strumenti democratici una nuova compattezza che vada oltre i particolarismi che sono stati creati dalla divisionalizzazione, rifiutare il racconto e l'opera di persuasione dei sindacati firmatari.

C'è bisogno, in questa e nelle altre questioni aperte, di cambiare il modo di pensare la realtà che si vive quotidianamente, considerandola non solo con i propri occhi ma all'interno di un contenitore che mescola i problemi personali con le questioni collettive e che solo la base con iniziative e rivendicazioni può contrapporre alle politiche distruttive che rischiano di avere definitivamente la meglio. ■

CUB TRASPORTI TOSCANA

QUELLI LÌ ...

"Sai, anch'io ho tanti amici come te...". Capita di scambiare due parole con un collega, magari più anziano, conosciuto sul momento e capita -nell'incrocio dei discorsi fra ferrovieri- che ti venga chiesto se sei iscritto ad un sindacato. Segue un "si alla Cub". Ed ecco che il collega, con velato e riflessivo sorriso, partorisce un "ah..quelli lì!". In questa esclamazione, per nulla offensiva presa nella sua spontaneità, risiede tutto un mondo che descrive molte caratteristiche dei tempi che viviamo nei luoghi di lavoro. Non vogliamo addentrarci nei vizi e nelle virtù di ogni singolo sindacato, ma quel pacioso snobismo è il segno di una dimensione rassicurante nella quale, questo sì a torto, molti attivisti o semplici iscritti si sono adagiati. È un piccolo universo che i tenutari del potere sindacale tengono vivo proprio per attirare più lavoratori possibile. Un mondo fatto di rituali artificiali che niente hanno a che spartire che la tutela degli interessi del lavoro, sono cadenzamenti di incontri con l'azienda, riunioni interne, congressi e relazioni sociali da curare. In fondo la politica di questi sindacati "firmatari" nessuno la conosce perché -sempmai esistesse oltre l'autoreferenzialità- non sposterebbe di un millimetro i riti imposti ed accettati. Ognuno il suo piccolo spazio, impreziosito all'occorrenza da un invito ad una riunione con tanto di AG, dal piacere di avere qualche notizia (di solito inattendibile) da anticipare all'amico/collega atteggiandosi a custode dei segreti del "verbo", qualche piccola conoscenza di bottega ad elevare lo status. Una metodica realtà parallela per sentirsi un poco protagonisti senza dover esprimere opinioni o impegno.

Tanto basta per appellare gli altri "quelli lì...", quelli che rivendicano mentre da qualche parte qualcuno sta peggio di noi, quelli che ancora credono di poter cambiare qualcosa mentre ormai il mondo è cambiato, quelli che si ostinano a non riempire il proprio vocabolario con le parole del padrone. Insomma "quelli lì...".

Dev'essere difficile per il nostro estemporaneo collega poter pensare di rimettersi in gioco provando a fare qualcosa fuori dagli schemi nei quali il capitale ha imprigionato il lavoro; lui in fondo ha sostituito l'orgoglio del suo intimo stato di salariato col vestito stretto che il padrone ha pensato per lui e il sindacato gli ha cucito addosso. Gli hanno concesso un piccolo spazio nel quale atteggiarsi come l'illuminato che ha capito come gira il mondo o come il saggio che sa a quali porte bussare. Un'ora d'aria prestando attenzione a non imbarcarsi in riflessioni o ragionamenti, perché c'è altra gente che ha il potere di farli e si rischia di essere ricacciati in quel piccolo spazio con la porta chiusa. E allora continua a vivere così: pensando poco per non urtare la sensibilità dei suoi interlocutori sindacali che, loro sì, possono sfilargli quel fazoletto di soddisfazione che gli permette di non mischiarsi con "quelli lì"... ■

CUB TRASPORTI TOSCANA

Polo Mercitalia e FerCargo. Due itinerari paralleli, stessa destinazione: il profitto

I passaggi traumatici che hanno caratterizzato la cessione di ramo d'azienda della ex Divisione Cargo verso la nuova società Mercitalia Rail iniziano ad essere un fenomeno conosciuto tra gli addetti ai lavori: riduzione del personale, peggioramento dell'orario di lavoro, perdita di commesse senza acquistarne di nuove, investimenti che non arrivano ecc. Quello che è poco noto tuttavia è che, nonostante Mercitalia Rail erediti il personale Cargo, le officine, le locomotive e i carri, la precedente gestione del traffico cargo va adesso contestualizzata in un gruppo del tutto nuovo, che traccia una linea netta di confine tra il trasporto pubblico di merci su ferro e quello di nuova concezione, ovvero il trasporto liberalizzato del gruppo FS. Più precisamente il gruppo in questione si chiama Polo Mercitalia.

Nato il 20 febbraio e celebrato in pompa magna a Milano Centrale con tanto di ballerini e di coreografie, ha una composizione tale che lascerebbe perplesso qualsiasi lavoratore che ha conosciuto una ferrovia a gestione prettamente pubblica. Costituito da circa 4000 dipendenti (cifra che perde unità ogni giorno) il Polo vede come capogruppo Mercitalia Logistics, seguita poi in ordine da Mercitalia Rail, il gruppo TX Logistik, Cemat, Mercitalia Terminal, TerAlp e TLF. Tralasciando al momento Mercitalia Rail vediamo di approfondire come questa accozzaglia di società possa definirsi, a detta della dirigenza FS, *“un unico grande raggruppamento di società del Gruppo FS italiane che operano nel business del trasporto merci e della logistica”*. Se Mercitalia Logistics non suscita particolari sospetti (è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che per rispondere in maniera efficace ed efficiente alle richieste del mercato nazionale ed internazionale di mobilità delle merci, e contribuire così al posizionamento strategico del Gruppo, offre soluzioni integrate di logistica e di valorizzazione del proprio patrimonio immobiliare. Fonte sito FS) non possiamo dire altrettanto del resto della “truppa”.

Il gruppo TX Logistik, nato nel 1999

(sede a Bad Honnef, Germania) con una politica prevalentemente dedicata al trasporto di container e automobili, ha conosciuto negli anni uno sviluppo sostanziale sia nei volumi di trasporto che come modalità operativa. Divenuta nel tempo la seconda società tedesca dedicata al trasporto delle merci ha allargato i propri orizzonti di business anche su rotaia. Dopo aver aperto sedi in mezza Europa (Austria, Svizzera, Svezia, Danimarca e in Italia con sede a Verona Quadrante Europa), Trenitalia ha visto bene, dal 2003, di investirci soldi pubblici e di appropriarsene definitivamente nel 2011. Visitando il suo sito, tuttavia, non troviamo niente che collega questa mirabolante società col gruppo FS, infatti si ha la percezione di un gruppo privato senza alcun riferimento alle risorse arrivate dal Ministero del Tesoro e senza alcuna idea di dove vadano gli utili, se ci sono.

Proseguendo nella lista troviamo Cemat. Questa società (sede a Milano), controllata da Ferrovie dello Stato e nata nel 1953, era storicamente dedicata al trasporto combinato di unità intermodali terrestri (casse mobili, container non ISO e trailer), una funzione ufficialmente assegnata a partire dal 1976. Cemat (che nel 2012 ha assorbito nell'impotenza sindacale un'altra controllata Fs, Italcontainer, causando una diminuzione sensibile di personale) ha un capitale sociale di 7 milioni di euro con azionariato composto da: FS Logistica SpA 53,3%, Hupac 34,5%, altri operatori privati del trasporto 12,2%. In questo spezzatino troviamo una buona fetta di partecipazione privata con la presenza della società elvetica HUPAC, che ha *le mani in pasta* anche in un'altra componente del Polo Mercitalia, Teralp.

Teralp (Terminal Alp Transit S.r.l., sede non definita) è gestita pariteticamente da FS Logistica e, come dicevamo, da HUPAC. Quest'ultima, fondata nel 1967, divide il 72% del capitale tra aziende di trasporti e logistica e il 28% a società ferroviarie. E' singolare evidenziare, tra le varie cose, come Hupac tenda in questo modo a *“garantirsi vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie”* (fonte

sito Hupac). Tornando a Teralp le ultime news ci raccontano che la società non naviga in buone acque. Facendo una rapida cronistoria la joint-venture tra FS Logistica e Hupac è nata nel 2013 per dar seguito a sua volta alla creazione di “un nuovo grande scalo di trasbordo e gateway” all'interno di Milano Smistamento (dichiarato ad inizio progetto un terminal con 2 moduli da 5 binari ciascuno, oltre a 5 binari di appoggio per formazione treni). I lavori, che dovevano iniziare alla fine del 2015, sono in notevole ritardo a causa dell'opposizione del comune di Segrate che riteneva già sufficiente la presenza del terminal di 147.000 mq gestito da Terminali Italia (gruppo FS). Tuttavia il comune ha presentato una variante di progetto che ha iniziato il percorso di VAS (Valutazione Ambientale Strategica) con una stima di raggiungimento di traffico a regime di Milano Smistamento non prima del 2038...

Concludendo troviamo TLF (Union des entreprises de Transport et Logistique de France con sede a Parigi).

Questa società è ancora più un pesce fuor d'acqua rispetto a TX Logistik se vogliamo restare concentrati sul concetto di ferrovia pubblica, dato che questo gruppo francese è completamente privato ed inoltre non esiste nessun collegamento tra TLF e il Polo Mercitalia o con il gruppo FS. In conclusione possiamo affermare che questo Polo è ben lontano dall'idea di una trasparente informazione data ai lavoratori e alla stampa e che siamo in presenza della politica del pesce grande che mangia quello piccolo (Cemat-Italcontainer) e di una serie infinita di scatole cinesi dove non si riesce a capire moltissime questioni: Nei 4000 dipendenti del Polo dobbiamo conteggiare anche i lavoratori delle svariate sedi di TX Logistik? Se in Mercitalia Rail si contano circa 3110 dipendenti, gli altri 890 vanno ricercati in tutte queste società? Che tipo e che entità di partecipazione italiana esiste in questo intricato universo del trasporto di merci su ferro? Il famoso investimento di 1,5 miliardi di euro è destinato anche ad Hupac?

Collegandosi all'investimento miliardario che dovrebbe rilanciare definitivamente il trasporto pubblico di merci su ferro è interessante riportare le interrogazioni parlamentari sollevate dagli onorevoli Catalano e Oliaro, entrambi della lista Civici e Innovatori (ex Scelta Civica). Sostanzialmente i due deputati hanno chiesto al ministro Delrio quale sia "l'attuale stato del procedimento SA.32953 (2014/C) - SA.32179 (2014/C), aperto nel 2014 per presunti aiuti di Stato nei confronti di Trenitalia e di FS Logistica, la provenienza delle risorse destinate ad alimentare il programma investimenti di Mercitalia e, in particolare, se sia previsto l'utilizzo di risorse di fonte statale, regionale, o provenienti da altre società del Gruppo, di altre risorse pubbliche o comunque imputabili allo Stato alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia in materia di aiuti di Stato". La terza richiesta è di conoscere, qualora sia previsto l'utilizzo delle risorse di cui sopra, quali iniziative intende il Governo porre in essere al fine di garantire preventivamente la compatibilità dei relativi trasferimenti con il mercato interno e con i principi concorrenziali" (Fonte atto Camera, interrogazione a risposta in commissione 5/10862). Citiamo infine una dichiarazione del deputato Catalano: "Né nelle notizie di stampa, né nella nota ufficiale di Mercitalia, sono state date indicazioni circa l'effettiva provenienza dei fondi destinati ad alimentare tali ambiziosi investimenti". Niente da dire in merito a queste richieste, tutte legittime, specie se vogliamo collocarle all'interno di una mentalità liberista e privatizzatrice. Sempre l'onorevole Catalano in altre interviste fa esplicitamente riferimento alla ferrovia statale come un qualcosa di obsoleto all'interno di un mondo che va "in un'altra direzione". Non poche sono state le polemiche nate tra i ferrovieri circa queste interrogazioni parlamentari e gli indizi, più o meno provati, pare portino in direzione di FerCargo e più precisamente del suo presidente, l'ingegner Giancarlo Laguzzi. Egli detiene un curriculum niente male: ex direttore della Divisione trasporto regionale di Trenitalia, ex responsabile di Divisione Cargo, ex amministratore delegato di Dfs Cargo Srl, oggi Fs Logistica ed ex AD di Oceanogate, impresa ferroviaria privata del trasporto merci su ferro e aderente a FerCargo. Questa associazione (una sorta di confindustria delle imprese private ferroviarie) conta ben 16 imprese:

Consistenza personale e pdc da div.CargoTrenitalia a MercitaliaRail dal 2006 al 2017

Pdm div.Cargo Trenitalia						PdM MercitaliaRail
ANNO	2006	2008	2009	2010	2011	2017
Ancona	239	223	191	134	123	75
Bologna	400	381	334	241	240	141
Genova	419	409	365	281	255	203
Livorno	376	351	303	217	215	140
Messina	164	138	126	86	70	0
Milano	655	620	546	359	357	208
Marcianise	252	250	217	152	137	91
Reggio C.	173	186	155	108	85	46
Roma	212	197	169	101	106	29
Taranto-Bari	196	194	171	102	115	75
Torino	531	489	453	354	304	236
Cervignano	297	301	285	216	208	191
Venezia	192	189	181	0	136	0
Verona (Venezia)	346	324	296	340	228	198
TOTALE	4452	4252	3792	2691	2579	1581
***	***	***	***	***	***	***
Personale div.Cargo Trenitalia						Personale MercitaliaRail
ANNO	2006	2008	2009	2010	2011	2017
TOTALE	13500	9508	8115	7000	6500	3117

Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, DB Schenker Rail Italia, Ferrovie Adriatico Sangritana, Ferrottramviaria, GTS Rail, Interporto Servizi Cargo, Hupac, Fuorimuro, InRail, Oceano Gate, Rail Cargo Italia, Rail One, Rail Traction Company e SBB Cargo Italia.

I contratti e il carico degli orari di lavoro di queste imprese ferroviarie, per essere "competitive", non possono essere come quelli della ex Divisione Cargo. Ad esempio alla Rail Cargo sono state firmate nel 2012, con l'avallo dei soliti sindacati dei lavoratori di FS, nove ore di notte per il Pdm (anche con tpt), qualcosa come 400 ore notturne in un anno e 8 RFR al mese. Non solo. Per la loro sopravvivenza a queste società non basta firmare contratti massacranti per il personale ma vengono messe a punto dai loro dirigenti ulteriori "strategie", quali l'avanzamento di proposte fuori da ogni logica come l'agente solo alla conduzione dei treni merci (contro ogni sentenza che

giudica impossibile il soccorso al macchinista in caso di malore) e la solita richiesta degli *aiutini statali*. Un esempio lampante di queste politiche è rappresentato dall'ex impresa ferroviaria livornese Del Fungo Giera dedita al trasporto merci: *costituita nel 1995, la società operava in collaborazione con Trenitalia, utilizzando dapprima materiale di trazione di quest'ultima azienda e in seguito dotandosi di un proprio parco locomotive; a seguito di problemi di gestione poi sfociati in un'inchiesta giudiziaria, l'impresa cambiò compagine societaria nel 2008, mutando altresì il nome in Impresa Ferroviaria Italiana (IFI), per chiudere definitivamente nel medesimo anno.* (Fonte sito Wikipedia). Per concludere citiamo un articolo di Ship2shore.it: *Il fallimento sembra essere legato al crescente indebitamento conseguente ad una scarsa redditività derivante dal fatto che, mentre altri operatori trasportavano ad ogni viaggio fra le 15 e le 20 cisterne, Del Fungo*

Giera formava convogli da non più di 6 o 8 tanktainer. A parità di costi, tali inefficienze finivano per ripercuotersi inevitabilmente sul bilancio d'esercizio causando ritardi nei pagamenti ed una diaspora dei dipendenti che non si è fatta attendere. Molti macchinisti e personale di servizio sono già emigrati cercando fortuna presso altre società, fra cui Rail Traction Company ed SBB Cargo.

Per capire quanto sia vitale per le imprese ferroviarie private il finanziamento pubblico le dichiarazioni dell'ingegner Laguzzi fanno luce sulla fragilità del trasporto delle merci su ferro: "Per il rilancio del trasporto ferroviario merci, non bastano solo le regole Europee e maggiore armonizzazione della disciplina nei diversi paesi, ma è fondamentale sostenere il comparto con incentivi finalizzati allo sviluppo (...), Esiste una soluzione normativa a portata di mano per il nostro Governo, utile a rilanciare il comparto ferroviario delle merci, si tratta della legge di stabilità 2015. Nel comma 294 è contenuta una norma che prevede lo sconto del pedaggio per le imprese ferroviarie che effettuano trasporto nelle regioni del Sud Italia, nel triennio 2015, 2016, 2017" (Fonte Intermodale24-Rail.net) Non c'è da stupirsi quindi se FerCargo giudica positivamente i Pilastrini del provvedimento, Politico e Tecnico approvati il 14 dicembre scorso nel quarto pacchetto ferroviario europeo.

In un contesto dedito al profitto, che se ne infischia della sicurezza e della salute dei lavoratori e delle persone, l'episodio della guerra per i macchinisti tra FS e FerCargo ci aiuta a comprendere come queste due realtà perseguono alla fine la stessa politica. Il 16 maggio 2017 infatti esce sul quotidiano La Repubblica un articolo dal titolo: *La guerra dei macchinisti tra Ferrovie e Fercargo arriva all'Antitrust*. Da una parte abbiamo FerCargo che accusa Ferrovie dello Stato di comportamento scorretto "rubando i macchinisti delle aziende private danneggiandole, invece di praticare la formazione a sue spese ed essendo in una fase di investimenti e crescita questo ci danneggia". Dall'altra FS che dichiara "siamo in un mercato liberalizzato, e tutti si comportano come prevede il mercato". Insomma, la guerra tra due galli (o polli) nel pollaio.

Lo spaccettamento delle ferrovie dello stato, iniziato negli anni 90, sta dando i suoi frutti. Il Polo Mercitalia al momento è il settore più avanzato di questo processo. Un settore dove si percepisce da vicino, nell'ambiente lavorativo di ciascun suo dipendente, il cambio di gestione da quella pubblica a quella privata ma dove il personale ancora non si rende conto, o non vuole rendersi conto, di tale trasformazione. Un settore dove si risparmia su ogni cosa (taglio del personale, delle tracce orarie ecc.) e dove non si investe

ma al contrario si taglia, convinti così di ottenere un rilancio del trasporto merci. L'altra metà dell'emisfero del trasporto delle merci su ferro (Fercargo) è diretta da una classe incompetente e priva di ingegneria imprenditoriale, capace solo di mettere a rischio la vita dei lavoratori per far risparmiare denaro il più possibile a dei padroni già grassi a sufficienza. Se queste classi dirigenziali smettessero di scannarsi a vicenda per le briciole ma iniziassero a studiare i dati dell'ultimo Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (biennio 2014-2015) vedrebbero che il volume del trasporto delle merci è calato sia su ferro (22.761 milioni di tonnellate-km nel 2005 contro le 19.236 nel 2015) che su gomma (155.872 milioni di tonnellate-km nel 2005 contro le 91.627 trasportate nel 2015). Capirebbero inoltre che non sono i contratti al ribasso e l'abbattimento dei costi del lavoro a far aumentare i traffici ma al contrario che un aumento dei salari e del benessere dei lavoratori gioverebbe al paese in termini di incremento degli acquisti e di una generale prosperità dell'economia. Ma staremo parlando allora di un rilancio strutturale dell'Italia, cosa che questi manager di infima costituzione non sono all'altezza di mettere in atto. ■

ANDREA PAOLINI

CUBTRASPORTI LIVORNO

SIMULAZIONE SOCCORSO AL MACCHINISTA MERCI CON TPT, CON ESITO ... SCONTATO (Tempistica eccessiva)

La maggior parte dei lettori, saranno già al corrente dell'esercitazione avvenuta nella notte tra il 5 e il 6 maggio 2017, relativa alla simulazione di un soccorso ad un macchinista colto da malore, alla guida di un treno merci tra le stazioni di Crevalcore e San Giovanni in Persiceto (linea Verona-Bologna), coadiuvato da un TPT (Tecnico Polifunzionale Treno), ossia da un agente non abilitato alla condotta dei treni ma solo a immobilizzare il convoglio e lanciare l'allarme in tali circostanze.

ATTIVITA' DI STUDIO E DI VALUTAZIONE DEGLI SCENARI DI RISCHIO PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA SANITARIA SULLE TRATTE FERROVIARIE DI PIEMONTE E VAL D'AOSTA.

15 ottobre 2014



La finalità della simulazione era, evidentemente, quella di verificare sul campo i reali tempi necessari a prestare soccorso al macchinista colto da malore; ma i risultati pervenuti, sono stati decisamente preoccupanti: ci sono infatti voluti 50 minuti dall'attivazione dell'emergenza a quando il malcapitato (finto) è arrivato nella vicina stazione, distante solo 700 m dal punto di arresto del convoglio. Parliamo dunque di una situazione relativamente favorevole, rispetto agli innumerevoli scenari "complessi" in cui si potrebbe trovare un convoglio fermo in attesa dei soccorsi.

D'altro canto quella della vicinanza della stazione non era l'unica circostanza che sulla carta facilitava decisamente l'intervento degli addetti al soccorso. A rendere la situazione più "agevole", c'era

senz'altro il fatto che la linea era pianeggiante, che il personale del 118 era stato preavvertito dell'esercitazione, nonché la mancanza di viadotti, gallerie, ecc. che avrebbero sicuramente allungato i tempi di soccorso.

Questa notizia, come dicevamo, l'avrete già letta sui giornali, o semplicemente da post Facebook/WhatsApp, pertanto non rappresenta una novità dell'ultima ora. Pertanto la utilizzeremo soprattutto come spunto per una riflessione che a noi pare chiara ma che, a giudicare da quello che si sente in giro, tanto chiara non è.

QUAL'È LA TEMPISTICA MASSIMA CHE IL PERSONALE DEI SOCCORSI DEVE IMPIEGARE PER PRESTARE SOCCORSO AL MACCHINISTA COLTO DA MALORE, DALL'ATTIVAZIONE DELL'EMERGENZA?

QUAL'È QUESTA TEMPISTICA, OLTRE LA QUALE TALE INTERVENTO SAREBBE CONSIDERATO TARDIVO AI FINI DEL BUON ESITO DEL SOCCORSO STESSO?

E qui viene fuori la famigerata voce secondo cui tale limite è quantificato in 45' ...senza che la fonte di tale tempistica emerga nell'immediato con chiarezza e senza aver altrettanto chiara l'attendibilità della stessa.

Cercando e ricercando emerge un documento redatto dalla società "CIMA" (vedi a lato), relativo ad uno studio del 2014 commissionato da Trenitalia, attraverso cui veniva suddiviso il territorio in tre parti a seconda del livello di difficoltà dei soccorsi (rosso/alto, giallo/medio, verde/basso) e veniva arbitrariamente quantificato in 40' (a quanto pare successivamente diventati 45'), il "tempo soglia di accettabilità dell'intervento di soccorso".

Il fatto che questa tempistica non fosse accettabile al fine del buon esito dei soccorsi, era chiaro quantomeno dal 2010, quando l'allora procuratore Raffaele Guariniello a seguito delle prove/simulazione di soccorso al macchinista effettuate tra Cuneo e Col di Tenda (vedi in basso, fonte «La stampa» Torino Nord-Ovest del 14/05/2010), considerò eccessivi i 40/45 minuti che furono necessari ai paramedici per arrivare al treno.

Tornando all'esercitazione del 5/6 Maggio, è stata applicata la seguente procedura prevista dalla Peif 22.2 del 31/07/2015 in vigore dal 15/09/2015:

"Supporto al Macchinista in caso di emergenza - Malore del Macchinista"

2.2.1. Arresto in emergenza del treno.

Di recente il procuratore vicario Guariniello ha fatto effettuare alcune prove alla galleria Vernante (tra Cuneo e il Col di Tenda) e a Valenza. Dal momento in cui il conducente ha chiamato soccorso a quan-

Denuncia dei sindacati
«Maggiori rischi
da quando a guidare
non sono più in due»

do i paramedici sono saliti sul treno sono passati rispettivamente 40 e 45'. Troppo.



Il TPT dovrà attivarsi tempestivamente per arrestare il convoglio agendo sui dispositivi presenti sul mezzo di trazione per l'arresto d'emergenza; successivamente provvederà alla sua immobilizzazione (vedi punto 2.2.3).

2.2.2. Attivazione dell'emergenza

"Il TPT dovrà attivarsi per mettere in sicurezza il convoglio come indicato dalle "Schede di Immobilizzazione e condizionamento d'emergenza", allegato 1 alla presente PEIF, assicurandosi di:

(...)

- mettere in opera i dispositivi per l'ausilio all'immobilizzazione dei treni (staffe) con le modalità di quanto previsto all'art. 78 PGOS TI (...)"

L'attuale art. 78 MM PGOS (rev 1), riporta quanto segue: "La messa in opera delle staffe e la successiva toltà d'opera dovranno avvenire con le modalità previste all'Allegato VII (...)"

L'allegato VII della "vecchia" Pgos, prevedeva l'obbligo di calzare i primi otto rotabili lato valle con le staffe in alluminio "NEL SENSO DELLA DISCESA", specificando tuttavia che: "Al fine dell'individuazione della reale pendenza (salita/discesa) (...) i gradi di frenatura del tratto di linea possono per definizione non essere

indicativi", dunque lasciando di fatto la valutazione all'esperienza del personale di macchina, vedi sfrenare il convoglio e osservare da che parte lo stesso si muoveva, cosa non attuabile dal TPT, rendendo di conseguenza potenzialmente complicata la valutazio-

ne della pendenza, tanto da rendere necessaria una modifica alla norma stessa che oggi recita così (art. 2 comma 2 all.VII MM PGOS):

"(...) Nel caso di malore dell'agente di condotta, quando le staffe sono messe in opera dal personale di accompagnamento o dal TPT, questi nel caso in cui non possa visivamente stabilire il senso della discesa posizionerà le staffe come sopra indicato in base alla tipologia, utilizzandone una anche in senso opposto calzando un asse del mezzo di trazione o del primo veicolo carico".

Quest'accortezza (una staffa posizionata "in senso opposto...", relazionata alla lunghezza dei convogli di treni merci e al loro peso, appare del tutto insufficiente o quantomeno opinabile, e a nostro avviso rappresenta uno specchietto per le allodole rispetto alla problematica a cui si riferisce e che si manifesterebbe in caso di malore al macchinista, affiancato da un TPT, alla guida di un convoglio merci su una linea con pendenze altalenanti di un certo tipo e non su linea pianeggiante come quella oggetto dell'esercitazione del maggio scorso ... ■

MLG



Porte Killer a Trenord

Le Porte Killer ancora protagoniste di incidenti mortali in Lombardia. Una riflessione è doverosa sull'intero sistema di trasporto ferroviario che in Lombardia è affidato a Trenord, società costituita al 50% tra Trenitalia e FNM.

Tra i primi esperimenti di gestione del servizio pubblico su vasta scala, solo la Lombardia, che col suo bacino di utenze rappresenta da sola più del 40% del traffico regionale in Italia, attualmente presenta gravissime e profonde lacune. Il servizio offerto in termini di qualità del materiale rotabile è in buona parte costituito da treni vecchi e non all'altezza delle necessità di trasporto di uno dei bacini produttivi più estesi d'Europa; l'età media dei convogli è superiore ai 22 anni, e il rinnovo del parco rotabile, composto da più di 450 convogli, procede con ritmi lentissimi.

La manutenzione è decisamente carente per le inadeguate risorse; vista anche l'anzianità dei convogli, ritardi e cancellazioni causati da guasti sono all'ordine del giorno e rendono l'offerta della mobilità ai pendolari decisamente scadente e inaffidabile. Questo non solo rappresenta fonte di disagio ai 750mila pendolari dei treni in Lombardia, ma costituisce un gravissimo danno all'economia nel suo insieme, sempre più bisognosa di reti di servizi sicure ed efficienti.

L'adeguamento tecnologico è rimasto praticamente congelato, e questo per i materiali più anziani costituisce sicura fonte di possibili gravi incidenti. Solo una quota dei treni è dotata dei dispositivi di sicurezza atti ad impedire o mitigare situazioni di pericolo, che si concentrano nel momento di salita e discesa dei viaggiatori.

Il trasporto locale nelle altre regioni affidato a Trenitalia, già da diversi anni, anche grazie ad un fronte rivendicativo portato avanti con successo da RIs/Rsu ed alcune organizzazioni sindacali, adotta ormai sistemi come IPA (indicatore porte aperte) gemme luminose sulle porte, sistema di bordo sensibile anti schiacciamento, telecamere interne ed esterne, sistema di allarme avanzato sui convogli. Gran parte di questi sistemi sono presenti in alcuni convogli affidati a Trenord di più recente costruzione, ma sono praticamente assenti in buona parte del materiale rotabile restante (Ale 582, vetture piano ribassato, doppio piano, media distanza). Le Aln 668 non hanno addirittura il blocco porte luminoso, ma affidato ad una finestrella mobile di colore bianco o rosso.

La situazione del confort offerto ai viaggiatori è in sintonia con questo andazzo, dove la climatizzazione o il riscaldamento sono in molti casi chimere virtuali, vista la cronicità dei guasti alle apparecchiature e ai materiali. Neanche i recenti dati positivi dei bilanci aziendali sembrano per ora invertire questa deriva.

La società Trenord ha principalmente affidato il compito di rendere il servizio adeguato ed efficiente ad una possente campagna mediatica interna ed esterna.

Dubitiamo fortemente che questo possa bastare, se non a rendere più belli i manager che ne sono protagonisti.

Riteniamo che i recenti incidenti accaduti proprio durante la salita o discesa dei viaggiatori siano anche dovuti a queste pesanti lacune del materiale rotabile e che sia doveroso che di questo se ne occupino le autorità preposte alla sorveglianza. ■

Cub Trasporti Lombardia

Castelleone (linea Cremona-Treviglio) 25 gennaio 2016

Una donna di nazionalità cinese, diretta a Castelleone, dove lavora come commessa vicino alla stazione, poco prima delle nove, cade scendendo dal treno per cause mai completamente accertate e perde la vita dopo un urto violento. La Procura apre un'inchiesta: mandati avvisi di garanzia come atto dovuto per omicidio colposo a capotreno e macchinista. Successivi accertamenti scagionano il personale del treno, che dopo verifiche del caso risulta abbia correttamente eseguito le operazioni di partenza del convoglio.

Il convoglio, Ale 582 è dotato di porte a chiusura elettropneumatica, attrezzate con bordo di gomma elastica capaci di contenere oggetti della grandezza di un arto, ma sprovvisti del dispositivo "bordo sensibile".

Cucciago (linea Milano-Chiasso) 17 aprile 2017

Un viaggiatore di 52 anni, per cause non chiare nella stazione di Albate Camerlata rimane incastrato con la gambe tra le porte della quarta carrozza di un regionale diretto a Milano, nonostante in cabina di guida tutto risultasse regolare. Il personale non si accorge di nulla e il malcapitato viene trascinato per quattro km fino alla fermata successiva di Cucciago, finendo straziato dal convoglio.

Il macchinista ha avviato il convoglio per la presenza in cabina di guida del Blocco porte, questo a causa della grossa guarnizione di gomma sui battenti delle porte, che non impedisce al sistema di rilevare la corretta chiusura della porta anche in presenza di oggetti di un certo spessore come un braccio o una gamba. Sul materiale piano ribassato non è presente il dispositivo Bordo Sensibile, che avrebbe sicuramente impedito questo tragico evento.

Parona Lomellina (linea Milano-Mortara), 28 aprile 2017

Il treno è composto da vetture a piano ribassato, e molto probabilmente nel tentativo di scendere dal treno, dopo aver spionato il rubinetto di apertura d'emergenza, una ragazza 16enne di origine rumena inciampa finendo stritolata sotto il convoglio. Alcuni testimoni raccontano che la ragazza avrebbe cercato di ricongiungersi col fidanzato dopo un litigio, ma la brusca manovra le ha fatto incastrare il piede tra i bordi delle porte.

Rovato (linea Milano-Brescia), 11 maggio 2017

In gravi condizioni un 25enne di origini senegalesi che alle 23.18 dopo l'avvenuta chiusura delle porte da parte del CT a Rovato tenta di salire sul 2087 diretto a Verona. Il malcapitato per la fretta tenta di aggrapparsi al convoglio già in movimento ma cade procurandosi lesioni gravissime.

Il forte aumento del traffico e il progressivo impresenziamento delle località di servizio dove si accalcano centinaia di viaggiatori, rendono molto pericolose le operazioni di discesa e salita dei viaggiatori. Il taglio del personale sui treni e il fortissimo aumento dei carichi di lavoro rende poi molto facile l'incidente. La composizione media dei convogli su questa tratta è di 6/8 vetture; le regole attuali considerano sufficiente la scorta di un solo personale di accompagnamento, al contrario di alcuni anni fa quando era prevista la presenza sul treno di almeno 2 agenti. Le stazioni sono ormai deserte, e non bastano a migliorare la situazione i sistemi di videosorveglianza in remoto ove collocati e funzionanti.

Per concludere le dotazioni tecnologiche di sicurezza rivolte ai viaggiatori risultano decisamente poco efficaci anche in relazione alla collocazione di molte tratte ferroviarie in zone sempre più urbanizzate.

Per ovviare a questo servirebbero molte risorse, sicuramente dovute visto che il trasporto locale rappresenta più del 90% del totale, ma che invece ne riceve in proporzione molto meno in confronto al sistema AV, dove fiumi di danaro pubblico sono utilizzati per migliorare le condizioni di una piccola fetta del trasporto passeggeri.

ACHILLE PIE'VELOCE e ZAMPADILEPRE

Comunicato FSI del 7.4.17:

Con sentenza depositata il 4 aprile scorso la Corte di Cassazione ha definitivamente respinto il ricorso del dipendente Riccardo Antonini contro il licenziamento a suo tempo disposto dalla società RFI per la palese infedeltà dimostrata dall'allora ferroviere nell'inchiesta giudiziaria per il disastro di Viareggio.

In particolare la Corte di Cassazione ha stabilito che il licenziamento fu correttamente intimato perché il lavoratore, sia in dichiarazioni rilasciate ai mezzi di informazione, sia nella veste di consulente avversario, ha di fatto violato gli obblighi di fedeltà, correttezza e buona fede con una condotta idonea a ledere irrimediabilmente il presupposto fiduciario del rapporto di lavoro.

La Corte in particolare ha affermato che "il ricorrente lungi dal limitarsi ad obiettive osservazioni tecnico-scientifiche inerenti all'oggetto della perizia in corso si è posto come concreto antagonista della società da cui dipendeva", anche rivolgendo "pubbliche e ripetute ingiurie" all'amministratore delegato dell'epoca. Pertanto, all'esito dei tre gradi di giudizio emerge con chiarezza che l'operato di Ferrovie dello Stato nei confronti del dipendente si è dimostrato pienamente corretto.

Se fosse il nome di un indiano, Zampadilepre, vorrebbe verosimilmente indicare il suo eccellere nella corsa a piedi. Ma la rapidità in questo caso spetta al comunicato FSI diramato dopo 3 giorni dalla inammissibilità del ricorso in Cassazione contro il licenziamento di Riccardo Antonini, uguale nella forma all'inammissibilità con cui era stato già rigettato l'Appello. Di sentenze dunque c'è soltanto il primo grado. Un pronunciamento, questo, che tecnicamente poggia su due pilastri: 1) le ingiurie rivolte a Moretti, fatto mai dimostrato e che, nel procedimento separato presso il tribunale di Genova su querela del Dirigente al Dipendente, ha visto quest'ultimo assolto: ma quel processo non si è mai riunificato con quello sul licenziamento per cui le Corti di secondo e terzo grado possono legalmente continuare a parlare delle ingiurie come avvenute, e lesto Achille si è affrettato a ripeterlo pedissequamente; 2) l'assimilazione del consulente tecnico di parte (perito) alla figura dell'avvocato e non alla parte terza tenuta a dire il vero, un'inedito giuridico, non presente in letteratura che quindi ben valeva la discussione fino in Cassazione (tanto che, per evitare rimanere impigliata alla fragilità del primo grado sul punto, la Corte va gratuitamente per abundantiam: "lungi dal limitarsi ad obiettive osservazioni tecnico scientifiche").

Ma raggiunge poi davvero Achille la lepre se la seconda, pur muovendosi ad una frazione della velocità del primo, gli sta sempre davanti di quella frazione di spazio da lui nel frat-

tempo percorsa? Cosa cela infatti tutto il dispendio di etichette definitive (concreto antagonista, palese infedeltà, etc) per poter alterare la sostanza di un operaio specializzato che mette a disposizione le proprie competenze per l'accertamento della verità giuridica? (asserzioni false? incorrette? più facile sarà all'opponente confutarle!). Il soddisfatto comunicato di FSI -la ridicola necessità di un colosso industriale di annunciare al mondo circa la conferma di licenziamento per un dipendente- tradisce la sua debolezza e deflagra infatti davanti alla pubblicazione del dispositivo della sentenza su Viareggio. Da quella intendono difendersi in FSI, non da altro. Riccardo è intimamente legato alla vicenda di Viareggio, e con Viareggio Riccardo era dalla parte giusta anche per la giustizia dei tribunali. Circa la sentenza di primo grado sulla strage, infatti, Achille tace; non una riga di comunicato: era a ristorarsi dalla fatica delle maratone, stava rannicchiato, a riposo come una zampa di lepre, faceva l'indiano. Che dice FSI sulla "correttezza" della congettura miserabilmente addotta dalla propria difesa circa la zampa di lepre (controrotaia dei deviatoi) quale causa (non rimovibile) dello squarcio sulla cisterna, anziché i paletti di binario che escono in verticale dalla mas-

siccata (rimovibili), quando quella è posta distesa e sporge dal piano del deviatoio per uno spessore incapace di tagliare l'involucro del carro? Qual è la statura morale di tali asserzioni?

La partita della "zampa di lepre", come altre infelici uscite ascoltate nel tempo, pare allora rovesciare le parti fra tra gigante e topo, tra presunti ed effettivi violatori di *codici etici*, tra pretestuose e reali attribuzioni di "contegni di pubblica ingiuria" (fin quando potranno le difese, i pubblici uffici, i governi, i singoli ministri, offendere la memoria dei morti con le loro asserzioni o il sostegno a dirigenti condannati?), e l'agitare "la zampa di lepre" da parte aziendale sembra sempre più ora rispondere al bisogno di attaccarsi agli amuleti della superstizione per lo scongiuro, non avendo altri argomenti (suggeriamo l'introduzione proditoria di un cornetto rosso all'origine della cricca sull'assale) che la potenza datoriale che si dispiega a togliere di mezzo gli ostacoli all'applicazione della propria volontà; come le minacce per mettere a tacere i ferrovieri e il licenziamento per infedeltà. Al fondo di tutto proprio l'arroganza industriale per le cui conseguenze i signori siedono sul banco degli imputati. ■

"Riccardo siamo con te"

Il 4 aprile scorso è stata resa nota la sentenza di Cassazione emessa il 18 gennaio che, respingendo il ricorso contro il suo licenziamento, conferma le sentenze di primo e secondo grado per Riccardo Antonini.

Un percorso durato 5 anni e mezzo, da quando cioè la dirigenza FS ha ordinato il suo licenziamento politico, nel novembre 2011. Non è possibile definire in altro modo questo provvedimento dato che Riccardo si è messo contro un sistema che privilegia gli interessi economici rispetto alla salute e alla salvaguardia delle vite umane.

Il Cavalier Moretti le ha provate tutte con Riccardo. Prima lo ha fatto diffidare perché cessasse la sua partecipazione all'incidente probatorio poi, di fronte al suo diniego, lo ha fatto licenziare. Ha provato anche con la *carota*, dando la possibilità a Riccardo di essere reintegrato in RFI se avesse abiurato al lavoro svolto e alle dichiarazioni fatte. Ma per "loro" non c'è stato niente da fare perché Riccardo ha tirato dritto per la sua strada, quella che porta alla verità, come ha ricordato un familiare delle vittime della strage: "hai scelto la strada più difficile per te e per la tua famiglia, ma hai anche scelto l'unica che può cambiare questo sistema. Ti ringrazio a nome mio e della mia famiglia".

Per giustificare il licenziamento, la dirigenza FS si è attaccata alla violazione dell'articolo 2105 del Codice Civile (obbligo di fedeltà all'azienda), ha accampato un evidente conflitto di interessi con la dirigenza aziendale e la violazione del Codice etico, fino alle presunte offese di Riccardo a Moretti durante una festa del PD a Genova. Nonostante un'indagine abbia dimo-

strato la falsità di questa ultima accusa e il giudice di Genova abbia così respinto la querela dell'ex Ad, il 4/06/13 il giudice del lavoro di Lucca, Nannipieri, ha confermato in primo grado il licenziamento, e di nuovo in appello ad opera dei giudici Bronzini, Liscio e Schiavone di Firenze il 17/07/14.

Niente di tutto questo però è riuscito a fermare i familiari, Riccardo, i cittadini di Viareggio e i tanti ferrovieri che, con forza, hanno portato avanti una battaglia fatta di voglia di verità ma anche di rabbia e dolore verso controparti sorde e crudeli. Un fiume gonfio di energie che ha travolto ogni tentativo di scongiurare la sentenza sulla strage di Viareggio. Un dispositivo, quello emesso dal Tribunale di Lucca, che manca ancora delle motivazioni ma condanna i responsabili e il "sistema" e contraddice la sentenza della Corte Suprema che conferma il licenziamento di Riccardo. Che segnali dobbiamo trarre? Cosa vuole dirci questa "parte" dello Stato? Che la ricerca della verità e della giustizia, che la tutela della sicurezza, vanno soppesate con gli interessi economici? Forse la risposta a queste domande ci viene data dalla rinuncia dello Stato stesso a presentarsi parte civile al processo di Viareggio, lasciando i familiari al loro destino.

Non dobbiamo pensare a Riccardo solo come a un collega: non è solo un compagno di noi ferrovieri ma anche un compagno del popolo e un esempio per qualsiasi lavoratore e cittadino del mondo. Che il suo impegno e il prezzo che ha pagato per essersi schierato dalla parte di chi ha sofferto ci sia di insegnamento.

"Ci sono sempre due scelte nella vita: accettare le condizioni in cui viviamo o assumersi la responsabilità di cambiarle". ■ Aprile 2017

Attivisti di base Cub Cat Usb Toscana

A circa 4 anni dai fatti è arrivata la sentenza di primo grado per l'incidente della Jolly Nero, il cargo della compagnia armatrice Messina che alle 23:05 del 7 maggio 2013, durante la manovra di uscita dal porto di Genova con direzione Napoli, urtò e abbatté la Torre Piloti.



17 maggio 2017: Sentenza Jolly Nero

Sotto le macerie dell'edificio di 54 metri, realizzato nel 1996, 9 persone morirono, 4 invece rimasero ferite. A perdere la vita furono gli operatori radio dei rimorchiatori Sergio Basso, 50 anni, e Maurizio Potenza, 50 anni; il pilota Michele Robazza, 44 anni; i capi di prima classe Francesco Cetrola, 38 anni e Marco De Candussio, 39 anni; i sottocapi di prima classe Davide Morella, 33 anni e Giuseppe Tusa, 29 anni; il sottocapo di terza classe Daniele Fratantonio, 30 anni e il sergente Giovanni Iacoviello, 35 anni. Il corpo di quest'ultimo fu trovato solo il 17 maggio, incastrato 8 metri sotto la banchina di Molo Giano, teatro della tragedia, dieci giorni dopo il crollo della Torre.

Le condanne in sentenza: dieci anni e 4 mesi al comandante della nave Roberto Paoloni, 8 anni e 6 mesi al primo ufficiale Lorenzo Repetto, 4 anni e 2 mesi al pilota del porto di Genova Antonio Anfossi, 7 anni al direttore di macchina Franco Giammoro, a vario titolo per omicidio colposo plurimo e disastro colposo, mentre per la compagnia Messina solo una responsabilità amministrativa e la condanna a pagare 1 milione e 50 mila euro alle famiglie delle vittime.

Perché la mano leggera sui gradi più alti?

Nelle udienze del gennaio scorso, il pubblico ministero Walter Cotugno aveva infatti chiesto la condanna a 20 anni e 7 mesi di reclusione per il comandante Paoloni, 17 anni per Giampaolo Olmetti, responsabile armamento della Messina, 10 anni e 6 mesi per Giammoro e Repetto. Non solo: in una delle requisitorie, il

pm aveva chiesto che la compagnia Messina venisse commissariata per un anno e pagasse oltre 2 milioni di euro: il commissariamento, secondo quanto spiegato dal pm, era stato chiesto in sostituzione di misure interdittive come la sospensione delle autorizzazioni e delle licenze "questo per evitare rilevanti ricadute sulla occupazione". Secondo il pm, la società armatrice della Jolly Nero, la Messina appunto, doveva essere condannata perché l'accusa la ritiene responsabile di quanto non è stato fatto, per negligenza, nel campo della sicurezza.

Invece la sentenza dimezza le richieste dell'accusa mentre assolve l'imputato più importante, il comandante dei comandanti, di una delle meno conosciute e incredibili recenti tragedie sul lavoro. Se ne parlò poco a livello nazionale e un'inchiesta tecnica e complicata aiutò a distogliere l'attenzione. Quella notte l'edificio fu abbattuto dal cargo Jolly Nero di proprietà degli armatori Messina, che in manovra non riuscì ad avviare le macchine e andando per inerzia a marcia indietro urtò la banchina del Molo Giano, ai bordi della quale sorgeva la struttura. Erano appena passate le 23.00, ora di cambio turno e massimo affollamento. La Torre Piloti franò in acqua. Chi era dentro non ebbe scampo.

Alla lettura della sentenza è scoppiata la rabbia dei familiari che hanno gridato "Assassini" per le pene dimezzate ma soprattutto per l'assoluzione di Giampaolo Olmetti, il responsabile della flotta Messina, sul quale pesavano accuse di tentati depistaggi e la ricostruzione delle

pressioni sull'equipaggio, oltre alle precedenti avarie dei motori della Jolly Nero, sempre rimessa in acqua come nulla fosse. Ma per il giudice che ha emesso la sentenza di primo grado, non hanno contato i precedenti malfunzionamenti – una ventina nella flotta Messina, secondo l'accusa – che si verificavano nella fase di ripartenza dei motori dopo l'inserimento della marcia avanti, né quel contagiri mai aggiustato, né quel Jolly Platino che nel 2003 a Massa Carrara si fermò a tre metri dagli yacht per lo stesso identico problema del suo 'gemello' Nero, come ha raccontato un marinaio che era a bordo.

Decisiva importanza, affinché il processo non scomparisse dalla scena pubblica o si svolgesse in modo leggero, va attribuita alla perseveranza di Adele Chiello, madre di Giuseppe Tusa, morto a 29 anni. Sono state anche (e soprattutto?) le denunce pubbliche, l'insistenza e le indagini private di Adele che hanno portato all'apertura di un'altra inchiesta, nata proprio dagli accertamenti sul disastro del Molo Giano. Il guasto sulla Jolly Nero sarebbe stato infatti solo un anello della catena di avarie spesso insabbiate e in altri casi incompatibili con le certificazioni di sicurezza ottenute dalle navi oggetto dell'indagine. Chi doveva controllare, ovvero il RINa, Registro Navale Italiano, non lo avrebbe fatto, in accordo con dirigenti della Capitaneria di porto, cioè i compagni di lavoro delle vittime della Torre Piloti.

Due mesi fa, l'inchiesta divenne pubblica con la notizia delle misure cautelari chieste dalla Procura per due dirigenti del

RINa e due dirigenti genovesi. La nuova indagine va oltre lo scempio della Torre Piloti, perché il RINa è uno degli enti certificatori più qualificati d'Europa, la Capitaneria di porto genovese è la più importante del Paese, quella che esprime il comandante generale, e tra le navi che avrebbero goduto di un trattamento di favore figura anche la Norman Atlantic, il traghetto bruciato il 28 dicembre 2014 nel canale d'Otranto causando altre 28 vittime e 60 feriti. Indagando sulla Jolly si è scoperto che il posizionamento della Torre Piloti è "un caso unico al mondo": a ciglio banchina, su una palafitta, senza protezioni, nel primo scalo del Paese e tra i più importanti d'Europa. Dice Adele: "Tutti sanno che le navi carrette dovevano andare avanti, in un modo o nell'altro. Ma nessun portuale verrà mai a testimoniare, perché se lo facesse non troverebbe più lavoro, per nessuna società. È la legge del porto". Il manager della Messina, Gian Paolo Olmetti, è stato assolto e così, dopo la lettura della sentenza, la compagnia ha scandito a petto in fuori "le nostre navi sono sicure".

Dalla dichiarazione dell'avvocato di Adele Chiello, Massimiliano Gabrielli, dopo la sentenza. "... negli altri filoni di questo procedimento penale torneremo a presentare il conto ai responsabili di contorno nella tragedia, essendo ormai squarciato il velo di omertà sul sistema portuale di Genova, fatto di violazioni sistematiche alle norme di sicurezza sul lavoro, certificazioni facili, rapporti promiscui ed ambigui tra capitaneria, enti certificatori e compagnie armatrici, tra controllori e controllati. Attendiamo di leggere le motivazioni della sentenza di primo grado, ma siamo già determinati a richiedere con forza alla Procura di impugnare questa sentenza, portando avanti la giusta e severa impostazione accusatoria che non ha trovato pieno accoglimento in primo grado di giudizio".

Lo scritto di Adele Chiello dopo la sentenza: "Sicuramente devo ringraziare i miei avvocati, Massimiliano Gabrielli, Alessandra Guarini, Cesare Bulgheroni, per la Loro onestà professionale e soprattutto per la sensibile disponibilità. Ringrazio i magistrati Valter Cotugno ed il Procuratore Capo Francesco Cozzi per l'impegno alle indagini del processo in questione. Oggi avrei voluto anche ringraziare la dott. Silvia Carpanini, purtroppo non lo posso fare, in quanto ha emesso una sentenza, per la morte di nove

La "Jolly Nero", 239,26 metri di lunghezza e 30,5 di larghezza, ha una stazza lorda di 40.594 tonnellate e può trasportare contenitori, veicoli e imballaggi speciali. Da Genova era diretta a Napoli e avrebbe poi fatto rotta per Port Said, Aqaba, Jeddah, Abu Dhabi, Gibuti, Suez, Misurata, Castellon. Appartiene alla flotta della 'Ignazio Messina & C', che ha sede a Genova, il secondo operatore ro-ro container al mondo.



Nel cerchio la palazzina piloti

giovani uomini, mozza. Sì, essa manca delle condanne fondamentali per questa strage, sicuramente prevedibile ed evitabile. Questa sentenza avrebbe dovuto rompere quei sistemi di poteri che lasciano sempre fuori i veri responsabili, che stanno ai vertici, che stanno all'apice delle violazioni nell'ambito della sicurezza degli uomini, dei cittadini italiani. Le società dei mezzi di trasporto, dei luoghi di lavoro, delle strutture pubbliche e private, sempre più risparmiano nella sicurezza per avere più introiti di guadagno economico. Le leggi sono emanate bene, direi ottime, ma non vengono applicate, appunto perché, sentenze, come quella emessa, dal giudice Silvia Carpanini, il 17 Maggio 2017 a Genova per il processo Jolly Nero, nessuno teme una condanna e continua a violare le norme giuridiche, soprattutto continua ad uccidere la vita degli uomini. L'Italia tutta, per lungo e per largo, ha il primato per processi con la stessa causa, senza aver dato vera giustizia alle vittime e soprattutto senza aver punito i veri autori responsabili, come la Società Messina, gli armatori della flotta navale, vecchia con 40 anni di navigazioni. Sono veramente amareggiata e soprattutto delusa e non ci sono

motivazioni alcune che possano giustificare una sentenza shock come questa, in quanto, oltre le prove ampiamente dimostrate in dibattimento, abbiamo delle azioni pregresse di avarie che vanno avanti da più di 10 anni, continuando a navigare con i permessi ottenuti dal Comando della Guardia Costiera di Genova e le certificazioni rilasciate dal Registro Navale Italiano. Tutti questi elementi erano sicuramente da valutare, anche alla luce della mail, letta dal P.M. in aula, dove intercorreva un messaggio, tra il Rina e la società, per ottenere l'annullamento di una prescrizione onerosa. Davanti ad un impianto di accuse e di prove così chiare, non c'è assoluzione che tenga signor giudice ..."

Alla sentenza erano presenti i familiari delle vittime della strage del 29 giugno 2009 alla stazione di Viareggio dell'associazione "Il mondo che vorrei" e membri di "Assemblea 29 giugno". A suo volta Adele ha partecipato e partecipa alle iniziative e alle scadenze del "Il mondo che vorrei". Il prossimo 29 giugno saranno passati 8 anni dalla strage ferroviaria: alle 21.00 il corteo. ■

Una ferroviaria dell'Assemblea 29 giugno

Sigonella 1997

Il 31 maggio di vent'anni fa il "Popolo dei cancelli" di Sigonella scriveva una storia di riscatto e dignità mai sopiti !

Nella notte del 31 Maggio 1997 il quartier generale del "consorzio" Pae-Am-Climega Sud scese ad occupare uffici e poltrone delle gestioni aeroportuali di Sigonella... Ci sembrò così strano, dopo una gestione lunga ventun'anni, nei quali di cambio d'appalto non si era mai parlato ed il lavoro di tutti noi "dipendenti" non era mai stato messo in discussione... Roberto Zincone, imprenditore napoletano di grandi capacità e di rara inventiva, con piccole risorse e grandi idee aveva da principio lavorato col servizio poste e bagagli, con poche unità; a seguire aveva investito anche nel trasporto merci su gomma; crebbe poi come società di aerofotogrammetria, e si affermò infine sull'intero territorio nazionale con le gestioni aeroportuali, aderendo quindi ad Assaeroporti... Con lui cominciammo a lavorare, i più anziani tra noi, dal '76... Ci aveva fatto lavorare e crescere come la sua "Alisud", togliendo molti di noi dalla strada e rispettando sempre il nostro contratto, i nostri diritti, il nostro salario ed i nostri rappresentanti... Ma ora Zincone stava per morire, e tutte le sue carte erano volate in mano alla famiglia... Una società per azioni che non aveva mai conosciuto "la crisi", che era cresciuta nonostante tutto, ed il cui rapporto con il committente non aveva mai subito scossoni, d'improvviso sembrò gettare la spugna, come se non riuscisse a reggere il confronto con "le circostanze", ed in men che non si dica si ritrovò fuori dalla base... Le ultime parole di Zincone alle maestranze, mentre un impiegato gli sollevava i piedi per aiutarlo a salire in macchina, furono queste: "Vagliò, non vi preoccupate, tre o quattro giorni e saremo accaddinta n'ata vota...". A mezzanotte i lavoratori di tutti e tre i turni si spostarono di corsa, in macchina o a piedi, all'ingresso est della base, quello italiano, da cui sarebbe entrata la macchina coi nuovi "gestori"... Un cambio d'appalto "anomalo" dalla A alla Z, in verità; la "Pae" (il socio americano del nuovo "consorzio") era stata fondata negli Stati Uniti dalla moglie di Lyndon Johnson, e si occupava esclusivamente di costruzioni; a Sigonella sarebbe stata diretta da un cino-americano ma solo agli esordi, poi avrebbe lasciato i suoi collaboratori locali che lo

avrebbero rappresentato negli anni a venire, progressivamente scomparendo verso altri lidi... "A.M.", ovvero "Aviation Management", diretta da Pino Longo, parente campano della famiglia Zincone, rappresentava lo spezzone "aerportuale" della cordata; "Climega Sud" era una piccola ditta di Fiumefreddo (Ct), e si occupava di climatizzatori (?). Quel "consorzio" con tutte le coperture possibili ed immaginabili sul piano politico, istituzionale e pseudo sindacale avrebbe, di lì a poche ore, dimezzato gli stipendi, ridotto di varie decine il personale dello scalo, cancellato livelli professionali a più non posso e "ridistribuito" le cariche dirigenziali ai propri "prescelti"... Quella macchina giunse presto ai cancelli. Al suo interno quattro persone, uno di loro era Pino Longo... I lavoratori la circondano mentre è ancora in strada. Poi i cancelli si aprono... Polizia, carabinieri e militari dell'Aeronautica, dentro e fuori lo Scalo, cercano di arginare la turbolenza di quegli arditi in tuta blu... Il "Popolo dei cancelli", a Sigonella, nasce così, davanti all'ingiustizia ed agli inganni del potere borghese, davanti alla crudeltà di un mercato fondato sullo sfruttamento e l'accumulazione, la cui forza si chiama collusione e le cui armi sono il sopruso, l'esclusione, la violenza... E' la memoria, oggi, incancellabile e irriducibile, di una lotta mai finita, di un conflitto passato alla Storia grazie alla tenace volontà di quei lavoratori d'un tratto deprivati dei diritti contrattuali, dei livelli professionali, di metà del loro salario e, per molti di loro, del lavoro stesso... Un mese intero trascorsero in sciopero, giorno e notte, davanti a quei cancelli, con le loro famiglie, e i loro bambini; quarantasei giorni di digiuno, che ebbero conseguenze irreparabili in uno di loro, tremilaseicento ore di sciopero "a singhiozzo" dopo il necessario "rientro", trentaquattro licenziamenti da cui ci si dovette difendere attraverso i tribunali, cariche della polizia con conseguenti traduzioni in varie caserme, ed un "arretramento" complessivo interamente "dedicato" agli scioperanti e mai più "normalizzato"; neanche quando, alla fine di quell'appalto durato cinque anni, rientrò (ma guarda un po' i casi della vita !) la vecchia gestione (con un nuovo look, un

nuovo nome ed un nuovo C.d.A., senza Roberto Zincone, ovviamente) e la situazione generale sembrò volgere ad una sorta di "risanamento"... Quel risanamento non ebbe mai luogo, parametri e condotta stabiliti dal precedente "consorzio" sono ancor oggi la spina dorsale della "Alisud", che dal suo rientro(2002) però si chiama "Algeze" (dove AL sta per Alisud, GE sta per Gesac Handling (o GH) e SE sta per Service Air); e da Assaeroporti, l'associazione dei gestori, è passata ad Assohandlers, l'associazione delle aziende di facchinaggio, modificando la propria posizione in Inps ed Inail e riducendo ulteriormente le spettanze dei lavoratori e non solo... Non si tratta più, quindi, di una società di gestioni aeroportuali, ma di una azienda di facchinaggio, con tutto il rispetto e l'affetto per una categoria obiettivamente indispensabile, e dagli utenti stimatissima. La domanda è: ma che ci state a fare allora a Sigonella, il cui Comando militare U.S.A. necessita di una società di gestioni aeroportuali, ed è così dal '76, ed il nostro lavoro all'interno non è mai cambiato, né alcun lavoratore ha mai sottoscritto un "altro" contratto, svolgendo da sempre le stesse mansioni ? E quei 154 milioni di dollari a quinquennio che il committente versa alla "società di gestioni", che fine faranno? O ci saranno ancora...? Così, trattandosi di domande molto impegnative e "difficili", ed avendo i lavoratori aeroportuali della Base a cuore, tanto il loro lavoro che il loro amor proprio e la loro libertà, hanno presentato un esposto alla Procura della Repubblica di Catania il 13 Marzo del 2015, in modo che sia essa stessa attraverso opportune indagini ed inerenti approfondimenti, a chiarire l'intera vicenda ed a fornire tutte le risposte secondo giustizia, così tanto a lungo desiderate e attese. Le indagini sono, ad oggi, in corso, nella fase preliminare. I "lavoratori in lotta" ricordano... E comprendono, sempre più e sempre meglio, quel che è loro accaduto... Questo ventennale riporta alla nostra mente ed ai nostri cuori una "foto", mai ingiallita, né archiviata; in essa i crumiri sono, e restano, crumiri; i venduti sono, e restano, venduti; ed i compagni, quelli veri, quelli delle barricate, non quelli delle "sceneggiate", restano compagni, a prescindere dal tempo che scorre e dalle infauste strategie aziendali che oggi come ieri, immutabilmente, confermano l'inguaribile vampirismo di padroni e campieri. Una esperienza collettiva, sociale di antico sapore romanticamente insurrezionalistico e concretamente solidaristico, a suo tempo "ripresa" da Ken Loach, il cui

valore non muta e mantiene "in sella", sempre pronti a "ripartire", quanti ancor oggi credono irremovibilmente nel diritto e nella civiltà, e reclamano energicamente quanto è stato loro vilmente sottratto. Nell'avviarmi rapidamente a concludere, vorrei partecipare ai lettori poche righe, tratte da una "poesia in forma di lettera" scrittaci da un nostro amico ed ex collega,

un anno dopo i fatti di Sigonella... Sono parole che vorrei giungessero a tutti come un'espressione di solidarietà militante, ma anche come un'esortazione: "...Sono stato dei vostri, che onore per me poterlo scrivere adesso, accanto alle parole salde e calme della vostra lotta. Non siete più gente che fa un mestiere, ora siete pece nei passi dei profittatori,

sabbia nei loro occhi, siete colla che tiene insieme dignità e pazienza, siete la trasmessa eredità di un secolo di offesi in rivolta e di prepotenti sbaragliati. Vostro Erri De Luca."- ■

Gaetano Ventimiglia
coordinatore provinciale intercategoriale
CUB Catania

Ode a chi non ode (XXIII)

- a G.Rodari, T.Scialoia e gli altri,
con mai bastevole riconoscenza -

fri fri fri

cra pu là

lo sai, come pochi anche il treno

puoi trovar luogo ameno

(d'esser cresciuti a meno)

cambia sfondo senza click sul telecomando
calza in numeri di *scarpe* chic pure dispari
e all'ingresso di stazione parte il *contapassi*
che tornino bene ancor gli stessi quando esci,
chiedi "permesso" al signor *macaco* a far manovra
i vagoni per i *respingenti* s'uniscono (tra le strida),
a taston non t'inventi la via: le *marmotte*
segui dove s'alzano come sentinelle ritte,
non certo senton male le porte di *testata*
con un nulla s'aprono di filata quelle a *soffietto*
né il *bordo sensibile* si lamenta poveretto
dei *mantici* il fiato s'alimenta di Mangiafuoco
elettrici gli *archi* traccia all'uso del *pantografo*
centinaia di *funghi* in sezione per i binari
agli ignari gitanti geloso non lo dire,
la caldaia in pressione anche in piena estate
e anche col sole non si va a *maglie* sganciate
a buon *tenditore* servon pochi giri (di parole)
s'ammacca e fa l'offeso il *paraurti* se si tocca
e stacca l'*estintore* se ai ferricorti coi dinosauri
come un mappamondo a *18 poli* disegnare?
dove migra d'inverno il *predellino*?
duole mica sedersi sullo *strapuntino*?
se i *rubinetti* apri non l'acqua vi fuoriesce
dai tubi getti aspri di fon t'asciugan le meches
con lo sbuffo e un fischio come ferro da stiro
avanza bardata di creste la cavalleria *in tiro*
coi pennacchi sulle teste al buio della *galleria*,
la *ruota dentata* rode gelato dalla *cremagliera*
per *collazione* squilla di voce un cornetto
ci suona e balla la banda, dice sor Geppetto
Per questo lo intende ciascun Paolino,
risate senza timor più reverenziale
spande da venir giù tutto *l'imperiale*

per i loro occhi prensili
imbandisci rimari palazzeschi

o scarabocchi

glu glu lo impari, pensaci un pochino

glu glu se t'innalzi più su d'un tacchino

Uomini senza storia

Ho visto uomini senza storia

che avevano un buco

al posto del cuore

ed un magma nell'anima

senza un cardine né una fine.

Gioivano di amenità

e credevano di scoprire

una nuova umanità.

Non erano progresso

tutte quelle ciminiere

eppure sembrava

conquistassero le Stelle,

tanto erano alte.

Le nubi che le contornavano

non formavano pioggia,

ma nera melma.

Ho visto

uomini pieni di storia,

raccontare con animo ironico

ed un sorriso,

quanto il mondo può essere bello

nella sua semplicità.

Ho visto poche storie

con questi uomini con tanta storia

e molte

senza neanche un uomo.

Le scrivevano i potenti

che creavano così

la loro Storia.

Mauro Milani
Milena Tonelli



Dagli impianti

Milano

Primo Maggio Forte manifestazione internazionalista a Milano

La manifestazione del Primo Maggio a Milano, organizzata nel pomeriggio dal SI Cobas con USI, SGB, e diverse federazioni della CUB, con l'adesione di numerose organizzazioni politiche, associazioni e collettivi ha visto la nutrita e vivace partecipazione di migliaia di persone, nonostante la pioggia battente che ha accompagnato gran parte del corteo, snodatosi nel quartiere popolare di via Padova e poi viale Monza.

Un grande numero di partecipanti era costituito dal multicolore mondo dei lavoratori della logistica, provenienti da ogni parte del mondo e organizzatisi con il SI Cobas in diverse regioni d'Italia (sono venuti a Milano con 20 pullman). Sono i protagonisti delle lotte di questi anni che hanno sollevato migliaia di lavoratori da condizioni schiavistiche imponendo ri-

spetto e dignità sul lavoro e un salario decente. Essi rappresentavano anche visivamente il carattere di classe e internazionale del Primo Maggio, *leit motif* della manifestazione, e il collegamento ideale con le manifestazioni che in questa giornata si sono svolte in tutti i paesi del mondo.

Un fattore di mobilitazione aggiuntivo è stata la protesta contro l'arresto, le accuse infamanti senza prova alcuna, e l'obbligo di dimora inflitti al coordinatore del SI Cobas Aldo Milani per la lotta ancora in corso contro i licenziamenti alla Alcar 1 del gruppo Levoni a Modena: "siamo tutti Aldo Milani" è stato uno dei cori più ripetuti. Accomunava i partecipanti l'opposizione contro gli attacchi al diritto di organizzazione e di sciopero, portati avanti oltre che con centinaia di denunce, con l'accordo sulle rappresentanze.

Il corteo, per nulla assottigliato dalla pioggia battente, si è concluso nel parco Trotter, dove oltre ad Aldo Milani sono intervenuti diversi esponenti delle organizzazioni partecipanti. Essi hanno ricordato le origini del Primo Maggio nella lotta per le 8 ore, e nella violenta repressione di quella lotta a Chicago nel lontano 1886. Diversi intervenuti hanno sottolineato la necessità dell'unione internazionale dei lavoratori per lottare non solo per il miglioramento immediato delle condizioni dei lavoro e di vita – conquiste che il capitalismo continuamente rimette in discussione – ma per opporsi al militarismo e alle guerre condotte dagli imperialismi, Italia inclusa, e alla repressione contro profughi e immigrati in generale; e soprattutto la necessità della lotta per portare al potere i lavoratori rovesciando quello del capitale, e realizzare così una società senza classi, senza sfruttamento e senza guerre.

Vicenza

Sul licenziamento di Riccardo Antonini: quando con "obbligo di fedeltà" si intende mutismo e obbedienza al potente di turno

Siamo tra quei colleghi e sostenitori della "Cassa di solidarietà tra ferrovieri" che lo scorso 4 aprile, alla notizia della conferma in Cassazione del licenziamento di Riccardo Antonini, ferroviere e RLS di RFI con oltre trent'anni di servizio, hanno provato e provano tuttora un forte sentimento di rabbia e disgusto verso l'ennesimo atto repressivo ai danni di un lavoratore che non ha scelto di tirarsi indietro e girarsi dall'altra parte nel momento del bisogno.

Riccardo ha pagato con il posto di lavoro il suo impegno (a titolo gratuito!) al fianco dei familiari della strage ferroviaria di Viareggio del 29 giugno 2009, nella quale morirono 32 persone, molti furono i feriti e un intero quartiere venne distrutto. Per quella tragedia, lo scorso 31 gennaio a Lucca, sono stati condannati in primo grado i responsabili: in primis, quel Mauro Morretti, ex AD di FS, che tanto ha sognato, inseguito e voluto il licenziamento di Riccardo.

La stessa giustizia quindi, prima "regala" qualche briciola ai familiari e a tutti/e coloro che si sono battuti per anni per la verità e per la sicurezza di treni, viaggiatori, gente comune e poi elimina, senza battere ciglio, un ferroviere che ha contribuito a far emergere i lati oscuri di quella tremenda e tragica notte, violando, secondo loro, con il suo agire l'articolo 2105 del Codice Civile, *l'obbligo di fedeltà* all'azienda. Ma se *fedeltà* significa solamente obbedire senza mai aprire bocca di fronte a ricatti e soprusi, anche quando muoiono bruciati vivi 32 innocenti, noi stiamo con chi la infrange, senza se e senza ma.

Poche righe per testimoniare tutta la nostra solidarietà e la nostra vicinanza ad un collega che, come tanti altri, paga con il prezzo più alto il suo impegno e la sua lotta per una maggiore sicurezza di tutti e tutte. Grazie Riccardo, sapremo fare tesoro di tutto ciò che con grande saggezza e determinazione c'hai insegnato in questi anni, forti del fatto che non sarà questa ulteriore misura repressiva a frenare tutti/ e coloro che si battono quotidianamente nei loro luoghi di lavoro contro l'arroganza padronale, in ferrovia come altrove.

Vicenza, aprile 2017

Alcuni ferrovieri dell'OMC di Vicenza

Sottoscrizioni

Rsu 73 OMC Trenitalia di Vicenza
Ferrovieri e Rsu 26 IMC Trenitalia Mestre



Il piccolo ma irriducibile spezzone CubRail sotto una pioggia incessante, col gran Barsella...

Personale mobile Trenitalia di Vicenza
Rsu e delegati/e Cub Vicenza
Rsu, delegati/e, iscritti/e Cub ex ULSS 15
(Cittadella e Camposampiero – Pd)
Alcuni lavoratori delle “Officine di Cartigliano SPA” (Cartigliano – Vi)
Un lavoratore della “Marchi SPA” (Romano d’Ezzelino – Vi)
Il Sindacato è un’altra cosa – Filt Cgil Vicenza
Rsu Fiom Cgil All.Co SPA (Vigonza – Pd)
Lavoratori e Rsu “Fisher & Paykel SPA” (Borso del Grappa – Tv)
Un Rsu Cub del Comune di Riese Pio X (Tv)
Assemblea operaia “No Signor No” (Bassano del Grappa – Vi)
Collettivo lavoratori comunisti “Zeno Sorgato”

Pisa

RESPONSABILITÀ E SOLIDARIETÀ.. IL SINDACATO MISTICO

Non diciamo niente di nuovo, avendolo sostenuto più volte, ma ci colpisce come si voglia ancora perseverare su una linea fallimentare. L’impianto Intercity di Pisa ha vissuto, come altri impianti, tutti i momenti delle riorganizzazioni aziendali, ora divenute unilaterali secondo le Segreterie firmatarie dopo che l’azienda le pratica da anni nel loro silenzio colpevole. Ebbene da tempo cerchiamo di proporre una vertenza che rivendichi assunzioni come soluzione principe di ogni problematica e come concreta prospettiva per il futuro dell’impianto fino ad arrivare allo sciopero. Quello che ha accompagnato la vicenda è stata, come sempre accade del resto, la posizione defilata delle segreterie firmatarie (ad esclusione di Orsa Spv) che hanno apparecchiato il meglio del menu confederale: incontri geneticamente inconcludenti con l’azienda, una politica di attesa dove alle urgenti rivendicazioni si sostituivano richieste di incontro e sospensione delle procedure di raffreddamento in attesa dei pronunciamenti del MIT sul rinnovo del contratto di servizio con Trenitalia e una teoria sostenuta fra i lavoratori e con gli atti: la responsabilità. Questo è il concetto che più ci appassiona, responsabilità intesa come atteggiamento passivo in funzione del mantenimento della produzione. In pratica un “facciamo i bravi se no ci tolgono i treni”. La RSU, nella sua maggioranza, non ha certo il copyright di questo slogan, medesima teoria fu utilizzata per raffreddare la mobilitazione spontanea pre-contratto dei lavoratori a livello nazionale ed è un sistema diffuso di un certo modo di non fare sindacato. Se poi, come accaduto proprio a Pisa con l’ultima ripartizione, la produzione non è quella che magari ci si aspetta ecco che si scivola verso la “solidarietà” verso gli altri impianti (nello

specifico Genova) proponendo ai lavoratori di chiedere l’acquisizione di un tozzo di produzione per “spalmare le mancanze” con altri impianti e alleggerire alcuni turni dei colleghi liguri che, giustamente, rivendicano l’esigenza di una maggiore vivibilità. Dunque, secondo queste strane teorie, l’attività sindacale diventa un momento di raccoglimento spirituale che passa dallo stato di accettazione passiva dello status quo al sentimento cristiano della solidarietà che, pur lodevole e da noi sempre auspicato fra impianti, in questo caso suona solo come un maldestro modo per recuperare dai precedenti fallimenti. Che molti servizi in molti impianti siano insostenibili è un dato di fatto ormai annoso ma non devono essere i lavoratori a pagare doppiamente con la teoria del mal comune mezzo gaudio, perché è illogico intervenire “solidaristicamente” verso un impianto travasando il problema (maggiori mancanze) su un altro. Le mancanze di personale e i turni pesanti fanno parte della storia oltre che della cronaca ma, a parte propagandisti-

che prese di posizione, la stragrande maggioranza dei delegati firmatari hanno come sempre assecondato le scelte delle proprie segreterie sia a livello di rinnovo contrattuale che di assenza di qualsivoglia concreta iniziativa rivendicativa e, anzi, hanno operato per sopire le proteste come già ricordato. Ai lavoratori questi balletti non servono anche perché alla base rimane ferma la volontà di non disturbare l’azienda altrimenti le soluzioni alle problematiche si devono ricercare nel contrasto coerente ad un CCNL sempre a perdere, nelle iniziative di rivendicazione verso l’azienda e, in ogni caso, nel sostenere passo dopo passo la vertenza sulle assunzioni, nodo cruciale intorno al quale ruota il futuro di un impianto.

La Cub Trasporti la vertenza l’ha tenuta in piedi e concretizzata con lo sciopero, riflettendo su tutti questi aspetti ma evitando accuratamente che le riflessioni si trasformassero nei mistici sentimenti che ci vediamo costretti a commentare.

CUB TRASPORTI TOSCANA



Stazione di Budapest Keleti. Notate qualcosa? I giovani Leoni colpiscono ancora. Nell'imponente entrata spunta la bandiera Cub Rail!!!

Appalti Amt Genova: dove la privatizzazione colpisce ancora più duro e i lavoratori lottano e si difendono

Nel processo in atto di privatizzazione del Tpl genovese, chi ha subito al momento le conseguenze peggiori e svolto lotte a difesa delle proprie condizioni di lavoro sono i lavoratori degli appalti.

Una storia lunga che ha visto il passaggio dei lavoratori dalla società che per un trentennio aveva mantenuto l'appalto dei servizi accessori di Amt ad un'altra sopravvenuta, alla cassa integrazione continua e rinnovata, all'ultimo appalto che ha portato la divisione delle lavorazioni e dei lavoratori stessi fra quattro società per un solo appalto. Il tutto condito da riduzione di ore di appalto e conseguente taglio delle ore ai lavoratori. Ma andiamo con ordine.

A cominciare da sette anni fa, la allora società d'appalto Amt, la Servizi e Sistemi, inizia a subire tagli di ore da parte di Amt. Tagli che si rinnovano costantemente quasi ogni anno e che portano la società a chiedere la CIG per tutti i lavoratori e che decide successivamente di cedere le proprie attività e lavoratori alla più grande Idealservice.

Nulla cambia per i lavoratori che, fra un periodo di CIG e di Solidarietà, arrivano con un taglio reale del 30% di ore al rinnovo dell'appalto che si concretizza nel 2016.

L'appalto viene frantumato fra quattro società. La Idealservice mantiene il servizio nel cantiere di lavoro della Metropolitana e l'Ata che le subentra, composta dalle società B&B, Boni e Fidente, si spartisce il resto delle Rimesse di Genova.

L'appalto parte subito in salita. Le tre società dell'Ata vogliono applicare un

taglio nei contratti dei lavoratori del 30% almeno o non assumere di tutti i lavoratori del precedente appalto.

I lavoratori entrano subito in lotta e dopo più di una settimana di manifestazioni, scioperi e riunioni anche con il Comune di Genova, si raggiunge un accordo, firmato anche dalla CUB Trasporti, che porta all'assunzione di tutti i lavoratori del precedente appalto, alla riduzione di solo il 10% delle ore, salvo distribuire le ore supplementari che già si prospettavano e alla fine definitiva della CIG e della Solidarietà.

Lungi dal trovare finalmente un po' di tranquillità, per i lavoratori di una delle società dell'Ati inizia un periodo fatto di tentativi di riduzione di personale attraverso l'uso delle sanzioni disciplinari come mezzo per spingere i lavoratori fuori dalla società. Al momento già due lavoratori sono stati licenziati per questo motivo. La CUB Trasporti ha iniziato una sistematica azione di impugnazione dei provvedimenti attraverso i collegi di conciliazione e arbitrato (vinti al momento i primi quattro su quattro con sostanziali riduzioni da tre giorni l'uno di sospensione dal servizio in due ore di multa, riconoscimento del tempo tuta per tutti i lavoratori e lodi arbitrali che sottolineano le mancanze aziendali). Ma crediamo che non basterà e i lavoratori sono già pronti a scendere di nuovo in lotta per difendersi.

Ecco in breve cosa ha significato in questi anni per i lavoratori considerati l'anello debole della catena e sui quali si è cercato di far ricadere tutto il negativo possibile della politica di riduzione dei costi e di

peggioramento delle condizioni di lavoro che le privatizzazioni hanno portato all'Amt di Genova.

A noi sembra che questo sia solo lo specchio nel quale vogliono portare a riflettersi anche i lavoratori di Amt attraverso la precarizzazione del lavoro, le esternalizzazioni, l'aumento delle ore di lavoro e la riduzione dei diritti.

Non è poi tanto difficile guardare un po' più in là del proprio naso, per chi vuol vedere. Il futuro prossimo venturo è già, in buona parte, davanti a noi. ■

CUB Trasporti Genova

Sbarrato

Sbarrato

per non ascoltare.

*Tappati in un sottoscala
a nascondere la vendita
dopo la truffa.*

Sbarrato

come il pensiero

*davanti all'interesse,
come il cuore*

davanti alla storia,

quella che abbatte i portoni,

quelli che non fermano la storia.

Sbarrato

per difesa di sé

a palesare

la propria solitudine

mentre fuori la vita avanza

ed i cardini già cigolano

tenuti su

solo dal non sapere

come si bussa

al portone della storia

di Palazzo Tursi.

MAURO MILANI

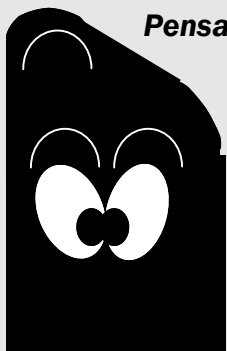
CANADA

Il ministro dei trasporti canadese Marc Garneau ha depositato la proposta di legge per installare registratori vocali e video nei cabine di guida delle locomotive, prendendo spunto dal disastro del 26 febbraio 2012, quando il treno 92 VIA Rail Canada Toronto-Burlington deragliò ad una velocità quattro volte superiore a quella prescritta, morirono 3 membri dell'equipaggio mentre 40 passeggeri rimasero feriti. Entusiaste le imprese ferroviarie che approvano l'iniziativa "proattiva". Secondo l'impresa Canadian Pacific, che già utilizza telecamere rivolte verso l'interno in 50 delle sue locomotive negli Stati Uniti, questo provvedimento ridurrebbe incidenti e collisioni.

Il sindacato Teamsters Canada sostiene l'uso solo se limitato alle investigazioni in caso d'incidente, mentre Doug Finson, presidente della Teamsters Canada Rail Conference, ha dichiarato che "la proposta è una violazione senza precedenti della privacy dei canadesi".

MIRstyle

**Pensavate forse che il Cargo style sarebbe finito con la cessione del ramo d'azienda?
Illusi. Il flagello sta inesorabilmente conquistando il mondo**



Un lettore ci invia la foto della testata della M5 Lilla di Milano, quella senza macchinista. Un fanale solo acceso, MIR Style!



Che cos'è il MIR Style

Il *MIR 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 alle altre divisioni 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 cura, menefreghismo, scarsa professionalità, tutti indicatori che hanno contribuito a ridurre il nostro lavoro a quello che è adesso.



si-



A cura di
LUCA GARIERI



Band
KREATOR
Album
LIVE KREATION
Anno
2003
GENERE
Thrash
Metal

Mentre nella soleggiata Bay Area californiana si affermavano bands di assoluto livello come Testament, Metallica, Slayer, Exodus (per citarne alcune), nella nebbiosa terra teutonica il Thrash trovava una via espressiva di altissimo livello con bands del calibro di Sodom, Destruction e, appunto, **KREATOR**. Dopo una serie di dischi spettacolari, nel 2003, esce questo mastodontico live che racchiude due decenni di thrash purissimo e senza compromessi sotto la guida dell'italo/tedesco Mille Petrozza (chitarra e voce). Degni compagni di ventura Jurgen Reil, batterista e cantante nonché co-fondatore della band, Christian Giesler al basso e Sami Sirnio alla chitarra. I Kreator, battono fin dagli esordi tematiche dal forte sapore politico incen-

trate sulla ribellione del popolo oppresso dal profitto e dalla politica che rendono plastiche con canzoni sì esplosive ma tecnicamente impeccabili, dal "tiro" sempre sostenuto figlio di riff schiacciasassi. Le oltre venti canzoni del doppio live sono una vera enciclopedia del thrash come dio comanda: diretto, tecnico, irruento, sporco. Deve essere un compendio utile a scoprire la loro discografia fatta di dischi memorabili come Endless Pain, Pleasure To Kill, Extreme Aggression. Citare l'iniziale duo The Patriarch/Violent Revolution è entrare con passo felpato in un pezzo quadrato spezzato da un ritornello evocativo al quale fa seguito un ottimo finale giocato sull'assolo. Reconquering the Throne è un violento antipasto della magnifica Extreme Aggression: riff "pastosissimi", velocità siderale, una ritmica senza fronzoli, aggiungete qualche spettacolare cambio di tempo e siete davanti al prototipo della thrash song! Le 26 tracce sono un edificio musicalmente perfetto dal quale si ergono momenti sublimi come il duo Pleasure To Kill/Renewal, la prima pura scheggia ben oltre i limiti di velocità che rallenta nel finale introducendo la seconda dal riff roccioso e squadrato impreziosita dal finale evocativo. Tutto scorre fino alla sulfurea Black Sunrise giocata su spartiti compressi nel suono e distorti negli assoli che accompagnano il sofferto cantato di Petrozza, Bella.

La scaletta è un crescendo con la dimostrazione tecnica di Riot Of Violence (cantata dal batterista Reil), la soffocante Lost, le colate di riff di Coma Of Soul e le martellanti Awakening Of The Gods e Terrorzone fino ad arrivare alla violentissima Betrayer che regala uno stacco centrale mozzafiato condito da splendidi assoli. L'ultimo quarto del lavoro racchiude top songs quali la granitica Under The Guillotine tratta da Pleasure To Kill del 1986 che è lo specchio perfetto delle potenzialità della scena thrash tedesca assolutamente al livello dei colleghi della Bay Area ma con un "tiro" ancor più marcato. Si pesca ancora nel meraviglioso mare dei primi anni 80 per i due pezzi finali, due bordate senza mezze misure: Flag Of Hate, tratto da Endless Pain, è un coacervo di velocità, tecnica, stacchi mozzafiato che la rendono pericolosamente affascinante. Perfettamente in linea la successiva Tormentor ne segue lo spirito fragoroso con ancor più cattiveria esecutiva fino a renderla una perfetta live song. Finale migliore non poteva

esserci per un disco perfetto e completo, vero compendio della discografia di questa storica band degni capofila dell'esperienza del thrash metal tedesco.



Band
RAGE AGAINST THE MACHINE
Album
R.A.T.M.
Anno
1992
GENERE
Rap-Metal

Addentrarsi nell'universo dei **RAGE AGAINST THE MACHINE** porta a seguire un percorso fatto di musica e politica, inscindibili momenti di tutta la loro carriera. Traspare subito il vero scopo della band: musicare un loro piccolo manifesto politico, piccole gemme artistiche al servizio della denuncia dell'oppressione del potente sul popolo e delle guerre d'interesse. Il cantante Zack De La Rocha e il chitarrista Tom Morello sono l'asse portante del gruppo completato dal bassista Tim Commerford e dal batterista Brad Wilk. Il disco già dalla copertina vuole dimostrare la rabbia che lo contraddistinguerà in tutto il percorso musicale. Come definire i RATM? Post-rock, post-funk? Forse qualcosa di simile s'era visto con i primi Red Hot Chili Peppers, a tratti nei Faith No More e nella ritmica dei Primus, ma in fondo questa miscela dirompente non l'aveva mai ascoltata nessuno. Bombtrack è subito incendiaria ma dal lontano sapore rock nella struttura, con De La Rocha che mostra il suo particolarissimo modo di "non cantare" fatto di strofe sempre melodicamente perfette e saldate all'incedere musicale. Segue un deciso inno alla disobbedienza di Killing In The Name, musicalmente rocciosa col riff semplice ma di grande effetto, la rabbia del cantato ed una serie di stacchi che ne aumentano l'impatto finale. Momento tipicamente funk è Take The Power Back, basso imperioso, drumming perfetto e un rap mai invadente. Ambigua Settle For Nothing: riflessiva e sofferta nell'avvicinarsi alla seconda parte carica di rabbia e fragore. Aumenta il già alto livello qualitativo con un trittico memorabile: Bullets In Your Head, Know Your Enemy e Wake up. Un compendio perfetto di tutta l'arte dei nostri: la denuncia

esplicita e diretta. Bullets In Your Head si gioca tutta sulla meravigliosa performance di Tom Morello, un assoluto maestro della sei corde che riesce a ricreare, sia nei suoni puliti che distorti, una spina dorsale perfetta per l'ingresso cadenzato del basso asfissiante e della batteria potente e precisa. Know Your Enemy torna su territori funk nella sezione ritmica mai sovrastata da due riff principali che ballano fra il post-metal e l'uso spettacolare degli effetti. Wake Up non può, per chi mastica rock, non ricordare nella parte iniziale Kashmir dei Led Zeppelin, troppo evidente per non essere una citazione. Ne viene fuori un pezzo talmente vario fra rock e funk che non può non "calamitare"! Un riff molto metal ci introduce a Fistful Of Steel, i suoni si fanno più cadenzati nella centralità del giro di basso, la pulizia della batteria e le distorsioni inquietanti; un pezzo semplice, quadrato ma proprio per questo immediato. Stesso sentiero di Township Rebellion che diventa il pretesto musicale per una denuncia ancora più diretta delle malefatte del potere. L'epilogo è consegnato ad una piccola opera d'arte: Freedom. La band è musicalmente perfetta e il testo impegnatissimo rende una drammaticità non indifferente. Forse è il miglior sunto delle grandi capacità compositive ed esecutive dei quattro ragazzi di Los Angeles che nel 1991 dimostrarono come si potesse ancora coniugare la musica e l'impegno civile, il crossover musicale con il segno indelebile delle radici del rock. Un disco da ascoltare tutto d'un fiato perchè la qualità musicale non accenna mai a calare e rende difficile staccarsi dal questo episodio musicale che, in ogni caso, sarà ricordato ancora per molto.



Band
PRIDE &
GLORY
Album
PRIDE &
GLORY
Anno
1994
GENERE
Rock

La nascita artistica di un mostro sacro dell'hard rock contemporaneo: Zakk Wilde. Autentico fuoriclasse della sei corde già da giovanissimo quando fu

chiamato a supportare la carriera solista di un certo Ozzy Osbourne, fa il suo esordio discografico con i suoi **PRIDE AND GLORY**. Insieme al bassista James Lomenzo ed al batterista Brian Tichy sfornano uno spettacolare hard/rock/southern pompatissimo e tecnicamente impeccabile. Con Losin' Your Mind si parte ad assaggiare la notevole prestazione vocale di Zakk su un pezzo in puro stile "sudista" e "sporco" nel coniugare il suono compresso con strumenti tradizionali come il Banjo. Horse Called War parte forte giocata su un riff cadenzato, la batteria forsennata e un ritornello evocativo che chiude perfettamente il cerchio insieme al meraviglioso assolo finale. Il talento compositivo di Wilde è perfettamente descritto dalla successiva Shine On dove melodia, tecnica chitarristica, varietà nei suoni e nelle soluzioni musicali vengono dispensate a piene mani. Per chi conosce il seguito della discografia di Zakk Wilde, questo pezzo riunisce una serie di soluzioni molto ricorrenti in futuro. Segue Lovin' Woman, una ballad giocata su suoni acustici dal sapore ancora più radicato nella tradizione Southern, riuscita e con uno Zakk che passa con disinvoltura dalla sua Gibson all'armonica senza farci mancare il solito assolo di livello. Con Harvester of Pain il sound torna su canoni sonori più "sporchi" ma senza abbandonare armonie decisamente coinvolgenti sia nel bridge che nel ritornello impreziosito dall'ottima prova vocale. The Chosen One parte quadrata nel riff compresso per sfociare in un ritornello molto "Ozzy" (o forse Ozzmosis era un disco molto Zakk?), ottima la prova di Lo Menzo al basso, forse il pezzo più profondo nelle atmosfere e nella struttura del cantato. Nessuna flessione e, anzi, con Sweet Jesus ci regalano una ballad meravigliosa, Wilde offre una prestazione al pianoforte di gran gusto e un solo "pulito" a dir poco coinvolgente. Da una nube di polvere del sud esce il prepotente riff di Troubled Wine: roccioso, cadenzato, sporchissimo. La sezione ritmica ne scandisce perfettamente i tempi introducendo un ritornello magnetico. Solo un piccolo break ci separa da un assolo finale distorto all'inizio e funambolico alla fine che rientra nel pezzo dopo qualche preziosismo di Tichy alla batteria. Machine Gun Man e Cry Me A River sono altri due episodi molto southern e piacevoli, impreziositi di ottime soluzioni tecniche.

Amplificatori a pieno regime in Toe'n the Line, altro riffone cattivo ed in crescendo che sostiene tutto il pezzo. La band suona su livelli eccellenti e il solo finale di Zakk è meraviglioso. Un capolavoro. Non finisce qui perchè con Found a Friend ci viene proposto un piccolo saggio di sapienza musicale: un rock/blues tecnicamente perfetto con un giro portante di basso davvero bello. Il disco si chiude con la coinvolgente e bellissima ballad Fadin' Away, con Zakk eccellente con la voce, al piano e nei passaggi di chitarra. Un pezzo emozionante. La chiusura viene concessa alla goliardia sudista di Hate Your Guts, figlia legittima dei saloon polverosi dell'america più profonda. Questo disco è un gioiello, ma solo il primo di una lunga serie che Wilde ci ha regalato negli anni. ■

PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

Abbonamenti sostenitori, diffusioni e sottoscrizioni al giornale CubRail

FIRENZE: Al convegno sulla rinazionalizzazione, 5; GENOVA: Claudio Pissarello, diffusione, 6; LAVENO: Apo Maselli, dopo la polentata, 10; MILANO: prime quote % dalla vendita dei Dannati, 44.

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

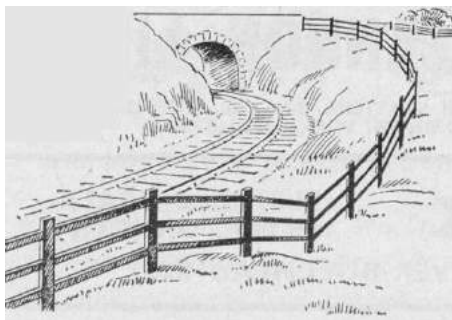
CUB Rail
WOBBLY
IL GIORNALE DEI FERROVIARI
AUTOPRODOTTO DAL BASSO

Ogni due mesi quaranta pagine di:

- ATTUALITÀ 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, sostenici, contattaci:
SITO INTERNET cubferrovie.altervista.org/
FB <https://it-it.facebook.com/Cub-TRASporti-16741519091443/>
E-MAIL cubrail@libero.it



Libri^3 (al CUBo)

“*La chair est triste, hélas! Et j'ai lu tous les livres*” lamentava un giovane Mallarmé nella poesia “*Brise Marine*”, “*La carne è triste, ahimè! E ho letto tutti i libri*”. “*Brise Marine*” racconta quella tensione che è appartenuta in età giovanile ad ognuno di noi, e che in buona parte di noi alberga tutt'ora, fra la desolante banalità della realtà e lo *spleen*, fra restare e partire, fra deglutire e rigettare. Pur essendo alla mia età capace di digerire quasi tutto, un reflusso gastro-esofageo di tanto in tanto mi ripropone sensazioni che vengo da un altro me stesso, irricognoscibile e lontano, e questo *incipit* di “*Brise Marine*” prende vita e mi possiede, la mia carne diventa triste, guardo i libri che ho davanti e mi sembra di averli già letti anche senza averli mai sfiorati. E' un ottimo momento per partire, puntare a Sud di nessun Nord con la speranza di non fare mai ritorno e con la recondita consapevolezza che la nostalgia ad un certo punto mi farà tornare, che alla fine si digerisce tutto. Buon viaggio ovunque voi andiate e buona lettura.

Maggio 2017

Libri acquistati

Lorenzo Marone “*Magari domani resto*”

Jo Nesbø “*Sete*”

Murakami Haruki “*L'incolore Tazaki Tsukuru e i suoi anni di pellegrinaggio*”

Simone Perotti “*Rais*”



Ognuno sceglie i propri libri seguendo percorsi del tutto personali che spesso esulano dall'autore e dall'argomento trattato: c'è chi li sceglie in base allo spessore, al colore della copertina, alla casa editrice, al carattere di scrittura e alle sue dimensioni, c'è chi confida in amici esperti e chi diffida totalmente di ciò che gli esperti consigliano, c'è chi ama girare tra gli scaffali delle librerie come un raddomante, con le mani aperte che fluttuano sopra i libri esposti in attesa della giusta vibrazione, ci sono i lettori da Hit Parade e quelli ostinatamente controcorrente, ci sono quelli attenti al prezzo, quelli che vogliono solo edizioni elegantemente rilegate e naturalmente ci sono quelli che scelgono utilizzando ogni volta un criterio diverso o senza criterio alcuno.

Se avessi voluto dare retta al mio istinto per esempio non avrei mai acquistato questo libro di Lorenzo Marone edito da Feltrinelli “*Magari domani resto*” per tre precisi motivi: 1- Non mi piace l'immagine di copertina 2- Non mi piace il carattere di scrittura usato per il titolo 3- Non mi piace il titolo.

Voi direte che sono motivi futili ricordando il vecchio adagio *non si giudica un libro dalla copertina*. Bravi, siete saggi ed avveduti, ma vista la straripante offerta letteraria per me è un ottimo criterio di scelta. In realtà ho dovuto acquistare *Magari domani resto*, ovunque mi voltassi vedevo qualcuno intento a leggerlo e tutti quelli che me ne parlavano sembravano entusiasti, dalla TV come dalla radio arrivavano solo recensioni positive, era come un messaggio occulto, subliminale: “*Leggi questo librooooo*”. Ah, sia maledetta questa persuasione occulta, alla fine l'ho comprato e l'ho letto. Premetto che non sono stati soldi buttati, Lorenzo Marone, avvocato “pentito” come la protagonista del libro dall'antitetico nome *Luce Di Notte*, ha una scrittura scorrevole e piacevole, i personaggi sono azzeccati, i Quartieri Spagnoli sembrano uscire da un film di animazione Disney, i cattivi non sono poi

così cattivi, la morale granitica della protagonista si scontra con quella fluida che domina il nostro tempo, in sostanza è tutto molto bello ma...qualcosa alla fine mi è mancato. Leggere questo libro è stato un po' come fumare una sigaretta elettronica: il fumo c'è, non nuoce alla salute come una sigaretta, ma non ha nulla a che vedere con il gusto del tabacco. Un consiglio finale? Se siete salutisti ed amanti dei surrogati leggetelo, se siete innamorati del gusto reale delle cose indipendentemente dal male che possono procurarvi astenetevi dal leggerlo, comunque sia fidatevi sempre del vostro istinto.



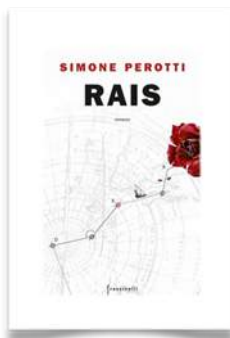
Lo so, se uno butta un occhio sulla biografia di Jo Nesbø non può che provare un misto di invidia ed ammirazione; norvegese, classe 1960, nella sua vita ha fatto il calciatore, il giornalista free-lance, il broker in borsa, è chitarrista voce e mente del gruppo musicale dei *Di Derre* e naturalmente è scrittore di fama mondiale. Personalmente quando incontro questi personaggi capaci di eccellere in diverse discipline ritengo di avere un'ulteriore conferma dell'assenza di Dio, che se esistesse non farebbe queste ingiustizie, concentrando tutte queste virtù in una sola persona. Dopo questo sfogo passiamo a parlare di *Sete* edito da Einaudi per la collana *Stile Libero Big*, ennesima fatica dell'ormai mitico *Harry Hole*, protagonista storico dei libri di Nesbø, poliziotto tormentato, di nuovo alle prese con una vecchia conoscenza sfuggitagli nel romanzo precedente *Polizia*. La prima sensazione positiva che ho avuto è stata tattile, le pagine sono singolarmente lisce e piacevoli al tocco, non so questo da cosa dipenda ma mi piace assai, per il resto c'è poco da recensire, l'unico motivo per non leggere Jo Nesbø è odiare il genere poliziesco/giallo/thriller o avere un'avversione per la Norvegia, in quanto scrive bene ed elabora trame avvincenti.

Harry Hole è un personaggio una spanna sopra quelli proposti da altri autori del genere (non fosse altro che per i suoi 190 cm e rotti). Unico consiglio che posso darvi se non avete mai letto questo autore è di non cominciare da questo libro che risente un po' della necessità di conoscere qualche fatto antecedente, giusto per goderselo appieno. Ah dimenticavo, a rendere attraente questo titolo c'è anche un concorso: si può vincere un week-end a Oslo per due persone sulle tracce di *Harry Hole*, ma che volete di più dalla vita?



Ho un certo timore reverenziale a parlare di *Murakami Haruki*, sicuramente uno dei grandi scrittori contemporanei. È stato tradotto in circa cinquanta lingue e i suoi best-seller hanno venduto milioni di copie. I suoi lavori di narrativa si sono guadagnati l'acclamazione della critica e numerosi premi, sia in Giappone che a livello internazionale, come il World Fantasy Award nel 2006, il Frank O'Connor International Short Story Award sempre nel 2006, il Premio Franz Kafka pure 2006 e il Jerusalem Prize nel 2009 (scusate ho fatto un copia e incolla da Wikipedia per pigrizia, troppi premi). In realtà ho voluto inserire questo libro per abbracciare un discorso più ampio sull'autore che un tempo mi folgorò con *Norwegian Wood* e *Kafka sulla spiaggia*, due capolavori assoluti che attraverseranno i tempi, che amai in *Dance Dance Dance* e *After Dark* e che oggi faccio sempre più fatica a leggere. In particolare questo *L'incolore Tazaki Tsukuru e i suoi anni di pellegrinaggio* edito da *Einaudi Numeri Primi* non sono riuscito a portarlo in fondo. La verità è che mi sono impantanato nel mondo di *Murakami* e non mi sembra che l'autore abbia alcuna intenzione di venire a salvarmi. E' vero, succede per tutti i grandi autori, attraverso le loro opere portano avanti un discorso più ampio che investe

la loro visione del mondo, ogni libro è parte di un tutto e tutto è racchiuso in ogni libro, ma ciò non mi aiuta in questo caso. Quindi cari lettori Murakamiofili state tranquilli, in questo libro ritroverete tutti i temi cari all'autore, raccontati con la sua solita maestria e tradotti da *Antonietta Pastore*; *Tazaki Tsukuru*, il protagonista del romanzo, si trova a fare parte di un gruppo di amici composto da due ragazzi (*Akamatsu* e *Oumi*) e due ragazze (*Shirane* e *Kurono*) formatosi casualmente al liceo. Ognuno di questi amici eccelle in un'attività particolare tranne naturalmente *Tazaki* che è un onesto *passista* senza infamia né lode, in più *Tazaki* è l'unico a non portare nel nome un riferimento ad un colore, insomma se il gruppo di amici fossero gli ultimi denti nella bocca di un ottantenne *Tazaki* sarebbe quello che dondola. E dondola dondola il dente cade, improvvisamente, senza una causa precisa e ... e ci risiamo con la scelta fra essere accettati e seguire la propria strada, fra vivere e morire per poi rinascere (come nella migliore tradizione dello sciamanesimo), fra realtà e parallele dimensioni, fra *Calderon De la Barca* e *Cervantes* in fuga verso il paese del Sol Levante; del resto come diceva il vate Lucio *l'impresa eccezionale è di essere normale* e questo *Murakami* lo sa bene.



Per la serie *continuiamo così*, facciamoci del male vi presento *Simone Perotti*, che ho conosciuto da un punto di vista letterario con *Adesso Basta*, *filosofia e strategia di chi ce l'ha fatta*. Non bastava *Nesbø* a dimostrarci che possiamo essere tutto ciò che vogliamo (da calciatore a broker di borsa a scrittore), ecco che ad alimentare le mie disfunzionalità epatiche arriva *Perotti*, che dopo i suoi studi diventa *Manager* di successo per poi rendersi conto mentre è bloccato nel traffico (come rac-

conta in *Adesso Basta*) che quella non è vita per lui e, anziché finire a fare il barbone come succederebbe a me se un domani decidessi di licenziarmi dal mio lavoro, lui utilizza le sue abilità di navigatore, si mette a fare lo skipper e a scrivere a tempo pieno, e navigando e scrivendo, scrivendo e navigando arriva a regalarci questo bellissimo *Rais* edito da *Sperling & Kupfer*. Pur essendo il nostro un paese di gloriosa tradizione marinara, da un punto di vista letterario un certo tipo di romanzo di avventura, alla *Salgari* per intenderci, è sempre stato poco frequentato dai nostri autori, cosa che non accade per altri paesi (pensiamo a *Stevenson*, *Melville*, *Verne*, *London*, *Kipling*, ma anche il più recente *Björn Larsson*). Questo romanzo viene quindi a riempire un vuoto, per la gioia di tutti gli appassionati di avventure marine, e ci racconta le gesta del pirata *Dragut Rais*, rapito dai soldati Turchi da bambino per diventare *Giannizzero*, mentre sullo sfondo gli equilibri mondiali stanno cambiando grazie a *Cristoforo Colombo* e alla scoperta dell'America. Documentatissimo da un punto di vista storico *Perotti* riesce a elaborare una trama avvincente unendo fatti realmente accaduti ad eventi di fantasia in un perfetto equilibrio narrativo, quindi non posso che consigliarlo, in particolare a tutti coloro che sognano, che amano, che lottano e che sanno cosa sia un *Jolly Roger*. ■

WORD IS ELECTRIC STAR IN THE FOG

Un Saluto,
ALESSIO NICCOLI

Per la mia collezione privata cerco divise complete soprattutto quelle dell'ultima fornitura, documentazione varia regolamenti ecc.

Per esempio, se qualcuno andasse in pensione e si trovasse tanta roba di cui non sapesse cosa farsene, piuttosto di gettarla nelle immondizie che mi contatti.

Grazie

Contatti: Pederzoli Samuele via Della Ruina Dantesca 36 - 38068 Rovereto (Tn)

cellulare 334 1106519 / 334 6931515
se possibile ore serali,
e mail samuele.fs72@gmail.com

Il capostazione di

San Germano



Fu una storia terribile. Di quelle che si accettano con fatica. Una zona d'ombra, e non l'unica, purtroppo, nella gloriosa lotta antifascista. Una di quelle storie che non vanno occultate, perché continuare oggi a lottare contro il fascismo significa anche e soprattutto combattere metodi e bere idee che, purtroppo, sopravvivono ai giorni nostri. E per farlo, occorre raccontare storie particolarmente odiose e scomode anche "da questa parte".

Il capostazione Anselmo Galli, 43 anni, è ormai abituato alle incursioni partigiane nella stazione in cui lavora, San Germano Vercellese; in questa località, che si trova sulla tratta Milano Torino, transitano di giorno e di notte numerosi convogli militari; il luogo è oggetto di sabotaggi e attacchi partigiani, regolarmente riportati sui bollettini fascisti.

Uno dei più rilevanti è quello della notte del 15 giugno, quando alle 0:20 una trentina di partigiani irrompono nell'Ufficio Movimento distruggendo gli apparati telegrafici, mentre viene fatta saltare la rotaia sinistra del binario dispari. Successivamente i partigiani disarmano una pattuglia della Guardia Nazionale Repubblicana, fermano il treno 5319, fanno scendere macchinista e fuochista e lanciano la locomotiva impresenziata verso Vercelli, dove i tedeschi riescono però a fermarla. Gli attentati si succedono numerosi; fino a novembre se ne contano almeno sei nella tratta tra Santhià e Olcenengo, che comprende San Germano.

Anselmo continua, ogni giorno il lavoro di sempre nella sua stazione. Per lui, che proveniva da Romagnano Sesia, stazione d'incrocio di quattro linee secondarie, il trasferimento a San Germano è stato frutto di una promozione, ed in effetti ora opera su una direttrice importante; le responsabilità sono aumentate, ed anche le tante emergenze

sono divenute routine. Ce le si aspetta, d'altronde siamo in guerra.

Anselmo non è fascista, né esterna ciò che pensa. Esegue il proprio dovere con pignoleria e meticolosità, ovvero obbedisce alle regole che gli vengono imposte.

Una sera in cui ha appena terminato il proprio turno giornaliero, dal proprio appartamento che si trova proprio sopra la stazione si rende conto che il trasfertista che gli ha dato il cambio sta facendo partire una tradotta militare su una tratta occupata. Si precipita giù dalle scale, corre incontro al treno e riesce a fermarlo. La strage è evitata. I dubbi su quel trasfertista, no. Forse il trasfertista, nei confronti di quel capostazione tanto meticoloso, prova dei rancori e delle invidie. Forse.

13 novembre 1944

Alle 7.40 una pattuglia della 182^a Brigata Garibaldi, composta da una quindicina di partigiani raggiunge San Germano Vercellese. I partigiani si dirigono ai Magazzini Generali, adiacenti alla stazione, e prelevano coperte e indumenti; poi vanno in Municipio, dove asportano alcune macchine da scrivere. La squadra fa poi irruzione nell'Ufficio Movimento della stazione, dove vengono prelevati i soldi degli incassi dei biglietti, e strappati i fili del telefono.

Poi i partigiani ripartono su un camioncino carico, in direzione nord.

Giunti in prossimità dell'autostrada Torino-Milano, tra Carisio e San Damiano, i partigiani imbucano il sottovia. Ma improvvisamente sull'autostrada arrivano tre camion militari a motore spento, carichi di brigatisti neri e militi della «Muti» armati. I fascisti scendono dai camion, si schierano sul bordo della carreggiata e cominciano una fittissima sparatoria all'indirizzo del camioncino. È una trappola! I partigiani scendono e rispondono al fuoco, indietreggiando nel tentativo di portarsi al riparo, verso la sponda del torren-

te Elvo. La maggior parte ce la fa, ma cadono in quattro: Giovanni Ariotti "Yanez", Pietro Agnelli "Tripolino", Luigi Borasio "Scintilla" e Severino Mentigazzi "Scalabrino".

La prima cosa che risulta evidente è l'errore nell'impostazione dell'azione partigiana: in pieno giorno! Azioni simili si fanno nelle ore notturne, quando l'effetto sorpresa è decisamente maggiore e ci si copre meglio nella ritirata.

Ma c'è un'altra evidenza, inoppugnabile: i fascisti li aspettavano, s'è trattato di un'imboscata. Qualcuno aveva avvisato i brigatisti neri. E la spia non poteva che essere partita dal paese, da San Germano, dove i partigiani erano stati visti ripartire e da dove era stata indicata la direzione presa. Da Carisio, per scavalcare l'autostrada, potevano passare solo sotto quel ponticello. E lì c'erano i fascisti ad aspettarli. Chi ha fatto la spia?

Chiunque abbia avuto la fortuna di conoscere dei partigiani e parlare con loro affrontando l'argomento della delazione, sa che nella guerra civile non esiste individuo più pericoloso e spregevole dello spione e del delatore. Queste persone andavano individuate ed eliminate il prima possibile, indipendentemente dalle motivazioni che le spingevano ad esercitare un ruolo così squallido. Ma il tutto ad una condizione ferrea: che vi fossero le prove delle spiate, inoppugnabili e verificate. Guai ad agire d'istinto con leggerezza, a fidarsi di fonti dubbie o non verificabili, provenienti magari da persone spinte da rancori, invidie, odi, vendette personali. In questo caso il rischio era quello di processare e mandare a morte degli innocenti, commettendo un crimine degno dei fascisti che, proprio per quei metodi venivano combattuti. E, purtroppo, anche nella storia partigiana, non mancano casi di clamorosi errori di valutazione; sospetti delatori

o collaborazionisti vennero eliminati senza appurare fino in fondo la loro effettiva colpevolezza.

Passano tre mesi. Non proprio tranquilli, siamo in guerra. Le azioni di sabotaggio sono continuate senza sosta.

La sera del 23 febbraio 1945 due partigiani armati arrivano in stazione; prelevano Anselmo Galli e la moglie 35enne Nerina Rosso, e li portano via. Li vogliono interrogare sui fatti di Carisio del novembre precedente. Hanno dei sospetti, vogliono verificarli. Al termine dell'interrogatorio marito e moglie vengono rilasciati, apparentemente è finita qui.

Due giorni dopo, il 25 febbraio, i partigiani ritornano. Prelevano nuovamente Anselmo e la moglie, affidando il figlio 12enne Renato, che tenta di aggrapparsi ai genitori, alla famiglia del trasfertista.

La notte a Vettignè, località a 12 km da San Germano, gli abitanti delle casce nei pressi del ponte sul Canale Cavour sentono urla disperate. Sul ponte un gruppo di persone sta finendo un uomo e una donna a pugnalate e badilate.

Una settimana dopo un rapporto della milizia fascista informa che a Novara, nel Canale Cavour, il 5 marzo, in seguito al prosciugamento per lavori di manutenzione sono stati rinvenuti due cadaveri, irricognoscibili, con segni di violenze. L'identificazione è difficile; solo in seguito si riesce a dare un'identità ai morti. Sono le due persone uccise a Vettignè: Galli Anselmo e Rosso Nerina. Uccisi perché ritenuti responsabili della spiata che ha portato all'imboscata di Carisio e alla morte dei quattro garibaldini.

Con tutta evidenza i garibaldini avevano ricevuto un'informazione errata, prendendola per buona. Errata volutamente. Partita dall'ambiente della stazione stessa? Assai probabile.

Finita la guerra gli uccisori verranno individuati. Li salverà l'amnistia Togliatti, proprio quel famigerato provvedimento che dall'estate 1946 aveva permesso a molti criminali fascisti di uscire di galera. La loro rientra nel campo delle azioni di guerra ... il che significa che il Tribunale prende per buona la tesi secondo cui i partigiani credevano che il Galli fosse effettivamente il vero informatore.

Ma Anselmo Galli era innocente: ironia della sorte, nel frattempo il vero delatore era stato individuato, processato e condannato a un anno e 15 giorni di carcere dalla Corte d'Assise straordinaria di Vercelli. Era un medico fascista di San Germano, che quel giorno aveva visto i partigiani introdursi in comune ed aveva telefonato al presidio delle Brigate Nere, che avevano così potuto preparare l'agguato sull'autostrada. Il delatore, per nulla pentito, era rimasto fascista, e continuava anche dopo la guerra a rivendicare il proprio operato.

Come avrebbe potuto, peraltro, il Galli avvisare telefonicamente i fascisti della presenza dei partigiani a San Germano? La prima cosa che si faceva nelle azioni era quella di sabotare telefono e telegrafo ...

Oltre mezzo secolo dopo il figlio delle due vittime innocenti è andato alla ricerca della verità, rintracciando e parlando coi responsabili dell'eccidio e ricostruendo la tragica storia, oggetto di una pubblicazione qualche anno fa.

Sul ponte di Vettignè Renato Galli ha fatto posare una lapide a ricordo dei genitori. ■

ALP

I DANNATI DELLA FERROVIA

Stragi, disastri, incidenti sui binari nei primi sessant'anni del Novecento: le storie taciute e dimenticate dei dannati della ferrovia.

Introduzione di Giorgio Sacchetti

Tra l'inizio del secolo scorso e gli anni Sessanta, in Italia si registra un numero altissimo di incidenti ferroviari. Sui macchinisti coinvolti, oltre al peso della tragedia e al senso di colpa, incombe l'articolo 314 del Codice Penale del Regno che, in caso di incidenti con danni alle persone, impone la carcerazione preventiva. Le storie di chi quotidianamente cercava di domare quei "mostri terribili" sono ripercorse dall'autore con sguardo attento, attraverso le testimonianze dei lavoratori, gli atti giudiziari e gli articoli della stampa dell'epoca.

Sullo sfondo, la forza, l'eroismo e la grande umanità di una categoria che non ha mai smesso di lottare per i propri diritti e che ha avuto un ruolo determinante nella storia del Movimento operaio italiano.

C'è l'Emilio del treno spezzato, che dovette riparare in Svizzera. E il Gaetano, gettato in cella innocente per il disastro di Gaggiano. E il disastro dell'Acquabella, col deviatore in fuga. E il Giuseppe, quello del tamponamento di Roccapietra. E l'Aldo, il coraggioso eroe. E il Giovanni, il perseguitato siciliano che muore tra atroci sofferenze. E il guardiano di Tombolo, falciato dal treno del Re. E il Felice, il licenziato del Milite Ignoto. E l'altro Aldo, con la sua allucinante storia. E il Vito, che guida sotto le bombe. E il Guido, finito a Mauthausen. E il Pierino e il Giordano, sepolti vivi. E i sette morti di Filattiera. E quelli di Voghera, nell'Italia del boom. E l'Artibano, prete povero tra i poveri. Ci sono loro, e molti altri. Ci sono tutti, con le loro storie dimenticate drammatiche ed esemplari, finalmente strappati all'oblio.

ExCogita editore, 134 pagine. 12 euro per i lettori CubRail (13 in caso di spedizione)
ORDINAZIONI: SCRIVI AL GIORNALE cubrail@libero.it



CUB

Rail

ARCHIVIO STORICO

1919

IL MESCHINO BOARO TITOLARE DI TARANTO

Tra i macchinisti e fuochisti Giargianesi «Settentrionali» è stata eseguita una sottoscrizione per indennizzare il sig. beneamato Capo Deposito Titolare delle Lire 25 anticipate al defunto allievo fuochista Pinarelli Giuseppe per sfruttarlo a beneficio della cara Amministrazione e che furono la causa della sua morte, ringraziando della premura che ha avuto di avvertire la famiglia che dopo un mese ignorava ancora la perdita del loro Caro. Si versano alla cassa del «In Marcia!» a disposizione di quel signore, avvisandolo di rivolgersi ivi per ritirarle con i relativi interessi.

Cara «In Marcia!»

Riconosciamo giusto il tuo invito di mandare corrispondenze di indole generale, ma permetti che un poco di spazio ti sia rubato perché i compagni d'Italia, e chi di dovere, sappiano quanta stima va acquistandosi tra il personale di macchina in genere e gli allievi fuochisti in specie il signor Capo Deposito Titolare, ed allievo ing. Dell'Istituto Feltrinelli.

Il giorno 23 maggio 1919 col treno 1945 sugli scambi di San Giacomo, linea Metaponto-Cotrone, cadeva dalla locomotiva restando sfraccellato dalle ruote del treno, l'allievo fuochista Pinarelli Giuseppe. Egli da poco era venuto dalla sua cara Spezia, e da poco tempo prestava servizio di macchina; fu fatto partire con una loc. 510 che per il loro stato occorre una massima attenzione per poterci restare sopra (!) ed anche i più pratici rischiano di cadere, quando si deve solo viaggiare a 50 km l'ora.

Avuto notizia di tale disgrazia spettava non come Capo Deposito ma come uomo avere cura di avvertire con i modi dovuti la sventurata famiglia, che solo il 22-6 (un mese dopo!) veniva a conoscere la fine miseranda del suo diletto.

Ma non è tutto.

Dopo una ventina di giorni dalla disgrazia, la famiglia ancora ignorava della tremenda sventura che l'aveva colpita, manda un espresso al figlio lamentandosi del lungo silenzio.

Alcuni allievi fuochisti portano la lettera a quell'incosciente Capo Deposito, diretto o non responsabile della perdita del povero Pinarelli, il quale scappa che non voleva saperne nulla essendo cose a lui non interessanti. Sapete perché?

Perché per indurre la vittima a partire avevagli prestato 25 lire, ed ora piangeva la perdita del suo avere! ...

Ora si è messo a dare la caccia a quei poveri allievi fuochisti, dando multe su multe per la pulizia delle locomotive in modo tanto vergognoso, che diversi macchinisti coscienti han dovuto protestare. Meschino uomo, se avete imparato tanto all'Istituto sarebbe stato meglio mandarvi a fare il boaro, giacché ne avete l'attitudine, almeno avreste imparato qualche cosa di più e meglio. Cercate voi e i vostri satelliti di essere più uomini, o noi vi sapremo staffilare a dovere.

S. P.

Già pubblicati:

- CR19 Lo gnogno di Ancona
- CR21 Il cretino di Ferrara
- CR22 Il gancicida di Treviso
- CR23 Il campanaro di Genova
- CR24 I piccoli zar di Lecco
- CR25 Lo scenziato d'Iseo
- CR26 Gli esculapi di Reggio Calabria
- CR27 Il postribolante di Brescia
- CR27 Il lapidato di Rimini
- CR28 L'ignorantone di Caserta
- CR29 Il mancato suicida di Salerno
- CR30 Il ricottaro di Gorizia
- CR31 Il FFF di Voghera
- CR32 Il 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
- CR40 Il krumiro di Bagnara e quelli di Roccella
- CR41 Il trasfertista di Desenzano e le strane assunzioni di Brescia



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 versa-
mento e comunicandoci l'indirizzo cui spedire il giornale
(NON SCORDARE QUESTO PASSAGGIO, SERVE PER
IDENTIFICARTI !)

Il giornale in trasparenza ABBONATI al 1.6.2017

TRENITALIA e RFI	TRENORD
Milano PAX 88	Brescia 7
Firenze 52	Milano PG 4
Roma 10	Lecco 4
Pisa 9	Milano Cadorna 4
Livorno 7	Gallarate 3
Genova ITP 6	Milano Bovisa 2
Torino FR 6	Sondrio 2
Ragusa 6	Bergamo 1
Brescia 5	Cremona 1
Mi Mart/IMC 5	Laveno 1
Bari 3	Saronno 1
Bologna 3	Voghera 1
Genova 3	
Lucca 3	
Torino 3	DB SCHENKER 1
Verona 3	
Ancona 2	NTV 1
Arezzo 2	
Milano MIR 2	SERFER 1
Reggio C 2	
Treviso 2	
Venezia 2	<i>non ferrovieri/ pensionati/ simpatizzanti</i> 20
Vicenza 2	
	<i>Associazioni</i> 4
	<i>Biblioteche</i> 3
Viterbo 2	
Acireale 1	
Acqui Terme 1	ABBONATI PDF: 17
Asti 1	
Caltanissetta 1	MAILING LIST CUB RAIL: 130 nominativi
Campobasso 1	
Caserta 1	
Catania 1	
Chiusi 1	
Chivasso 1	
Grosseto 1	
La Spezia 1	
Messina 1	
Milano Appalti 1	
Milano Assist. 1	
Napoli 1	
Padova 1	
Sassari 1	
Viareggio 1	



CAMPAGNA NAZIONALE ABBONAMENTI 2017

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

IL GIOCO DELL'OCARRAPIPA MILANO

IL CUBETTO

22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

DEIF 63

L'OCARRAPIPA DELLA PASSEGGERI MILANO

1 2 3 4 5

REGOLE DELLE CASELLE SPECIALI

2—Non fai in tempo a iniziare che ti danno il Pescara e la città è piena di Saltilli.
Fermo un giro

Occorrente: due dadi

6— Il Crucitto sta fumando, scappa alla 36

9-27-45-54 Caselle Mastroguzzetta: sei caduto dalla sedia, stai fermo un giro

14—Magia del mago Paolone, vola alla 55

18—Il Cortuccio è fuori a fumare, scappa alla 42 prima che rientra

23—Il Capodeposito non ha nessuno, ti fai il ricovero del treno, due giri fermo

32—Il Cogliato s'è perso, torna alla 5

35—Hanno sparito l'ombrello a Sorre. Piove, fermo due giri

39—Aiuto! Calò ha postato uno dei suoi video! Scappa alla 56

41—Il Bartiluccio suona il bongo, torna all'armadietto, casella 6

42— Stai a dormire? Torna alla 3

50— Max Braccia sta ascoltando i Pooh. Chi fermerà la musica? Per intanto stai fermo tu, due giri

52— Se sei iscritto Cub il Pelle ti dà il magnete, ma intanto sono 7 giorni di sospensione e 7 giri di penalizzazione

58—Minchiaaaa, è finita l'acqua alle macchinetteee, torna alla 15 caazzoooo!!!

63—HAI VINTO!!!!

Un'ora di telefonata notturna con Mirko.

Argomento: la nuova DEIF 63.



16 GIUGNO 2017: GIORNATA DI SCIOPERI NAZIONALI DEL SETTORE TRASPORTI E LOGISTICA.

A FIANCO DEI LAVORATORI ALITALIA E DI TUTTI I LAVORATORI DEI TRASPORTI PER UN RILANCIO DEL SETTORE E DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI.

Il 16 Giugno 2017 si terrà una importante giornata di sciopero per la tutela del servizio essenziale di trasporto e mobilità.

Nella giornata del 16 giugno molti sindacati di base hanno proclamato sciopero contro le speculazioni che a fronte di privatizzazione e sfruttamento si stanno abbattendo sul settore trasporti con un degrado inaccettabile della qualità del servizio e del lavoro per gli addetti.

La giornata di mobilitazione è stata rilanciata anche da un appello dei lavoratori Alitalia, a sostegno della vertenza Alitalia per la difesa dei posti di lavoro e contro l'ulteriore schiacciamento di diritti, tutele e precarietà diffusa, dopo i migliaia di licenziamenti già occorsi nel 2008 e nel 2014 e centinaia di precari lasciati a casa, prospettiva coraggiosamente respinta dai lavoratori Alitalia con il No al referendum proposto da Governo, azienda e sindacati concertativi.

La stessa prospettiva speculativa viene avanti con la privatizzazione annunciata in Ferrovia mentre nel TPL tali percorsi stanno provocando disastri con peggioramenti drastici del servizio e con molte aziende vicine al fallimento, che neanche pagano regolarmente gli stipendi.

Altrettanto drammatica la situazione nella logistica dove i lavoratori sono in lotta perenne da anni per la sicurezza del lavoro e per migliori condizioni lavorative.

Per questo il 16 Giugno 2017 Cub, Cobas, Sgb, Slai-Cobas, Usb, Si-Cobas, Sol-Cobas, Adl-Cobas, Usi, daranno vita a una giornata di mobilitazione che con varie modalità interesserà il trasporto aereo, e ferroviario, il trasporto pubblico locale e la logistica.

E' l'ora di dire a gran voce che dietro le false ristrutturazioni aziendali e dietro le privatizzazioni si nascondono operazioni lucrative a solo vantaggio di speculatori senza scrupoli che calpestano i diritti dei lavoratori e degli utenti, con la complicità delle istituzioni che ambiscono a un disimpegno dai servizi pubblici essenziali a partire dal trasporto pubblico, che ormai purtroppo pubblico non è.

È necessario contrastare e invertire questa corsa verso il baratro, in tal senso lo sciopero del 16 giugno sarà un sostanziale segnale di vitalità del settore.

Riteniamo importante che il 16 giugno anche i lavoratori della logistica saranno impegnati scioperando al fianco degli altri lavoratori dei trasporti per riscattare insieme un futuro di dignità, anche per questo paese.

Per questo auspichiamo che i comitati dei cittadini e le associazioni dei consumatori capiscano la portata della battaglia e si schierino al fianco dei lavoratori.



Per la Cub Trasporti e per i Lavoratori Alitalia del comparto aereo-aereoportuale-indotto, in lotta.

Antonio Amoroso