WOBBLY

CUB Rail

anno IX numero 47 aprile 2018

Giornale di collegamento tra i ferrovieri stampato a Milano

cubferrovie.altervista.org

Ovunque e sempre contro liberalizzazioni e privatizzazioni

Viva la lotta dei ferrovieri francesi

AL MIO SEGNALE: SCATENATE LE PROCEDURE DI RAFFREDDA-MENTO!!
SÌ, VABBÈ ...
MORI-TURI TE SALU-TAN...
Marchio

Editoriale

È ancora 8 marzo!

OTTOMARZO DEI DIRITTI E DEL LAVORO
OTTOMARZO DI UN ALTRO MODO DELLE RELAZIONI

Sono molti i fili che si intrecciano sulla data di marzo. Entrano ed escono sulla cucitura della vita quotidiana per andare ad acchiappare argomenti apparentemente lontani ed estranei al discorso canonico e riportarli dentro di esso. I temi di genere e dei generi plurimi, le discriminazioni e le sopraffazioni, talvolta sottili, talvolta introiettate da chi stesso le subisce, diventano i temi di produzione e riproduzione dello statu quo. Il lavoro al centro. Termine in superficie asessuato per come lo vorrebbe il sistema che lo ha costruito e che così mente due volte: perché la sua accezione apparentemente estranea alla declinazione di genere nasconde le molestie di genere, nasconde -come la legalità astratta- la debolezza dei differenti, degli irriducibili agli schemi dell'inquadramento; e perché la sua neutralità è in realtà una definizione machista del lavoro – produttività, competizione, scontro, intensificazione degli impegni, razionalizzazione dei mezzi allo scopo, economia delle risorse, premio dei vincenti e abbandono dei perdenti. I corpi prestanti al lavoro. I muscoli dei prestatori.

La società edificata sull'accezione di questo motore, il lavoro, è una guerra con altri mezzi, che il gentile e compassato liberale vorrebbe farci credere sana e indolore. Ma nonappena si domandi, si chieda senza timore reverenziale, si interroghi e si mettano in questione i modelli proposti, il liberale cede il posto al liberista, al rozzo pratico realista che giustifica le sue bassezze perché il mondo è basso. E se messo alle strette non esita, il primo dai modi educati, a scatenarci contro il suo doppio più nefando, il fascista mister Hyde. Che sia manovalanza bruta che si scaglia contro i picchetti operai e le manifestazioni degli studenti, oppure siano le squadracce in doppiopetto di quelli che "non si può" perché i conti, perché l'europa, lo spread, la legge di bilancio, il MIBtel, l'indice dei prezzi al consumo, il contribuente e l'utente, la delibera della commissione e le piogge abbondanti… il risultato non cambia: direttamente perpetrata da individui o sistemica, sempre di violenza si tratta.

Ma ripartiamo dall'inizio, senza fretta di giungere alle conclusioni. Ricorrono spesso alcuni equivoci intorno al senso del "femminile", anche tra i compagni che festeggiano la data (tralasciando dalla considerazione i livelli di quelli che pensano sia una giornata in cui essere più carini e premurosi con le proprie donne, cosa cui in linea teorica potrebbe ben consentire anche il protagonista maschile di un caso di violenza domestica): taluni ritengono che sia un appuntamento -quale che sia l'interpretazione che riempie la ricorrenza- per fare un'eccezione (!), una sorta di raffinata concessione della liturgia al carnevale dove lo sfogo ha un preciso orario di ingresso e di chiusura. Prima e dopo ritorna la vita vera, i comportamenti seri, e la donna torna ad essere la donna. E' un modo simbolico di attivarsi, quello che, pur pieno di rimandi ai "veri significati", li lascia sempre a venire e mai ci prova a renderli presenti: uomini e donne che invece vogliono cambiare i loro rapporti e con essi il modo sociale di stare assieme devono avere una speranza di longevità di questa progettualità nuova più lunga dell'effimera. Poi ci sono quelli che pur capendone la portate ulteriore della ricorrenza che viviamo, pensano che la sua estendibilità al mondo del lavoro riguardi esclusivamente le donne e le loro discriminazioni particolari (dai salari alle assunzioni), le molestie, i ricatti. Non accorgendosi che in questo modo, facendone solo un che come di specie protetta, si mantiene il femminile nella sua sfera. Lo si tiene a distanza di sicurezza. Al contrario esso pretende di affermarsi autonomamente, anzi di investire tutti i rapporti come, allo stesso tempo, alternativa ma non esclusiva: la questione di genere non critica il sistema maschile per opporre solamente un altro, il femminile, ma obietta quello come un sistema chiuso e gerarchico per un'alternativa fatta di pluralità di altri possibili e coesistenti, ciascuno invitato ad aprirsi e reinventarsi dentro e fuori il lavoro, perseguire proprie inclinazioni e felicità. "Donna" oggi vuol dire tempo per la cura di sé e degli altri, tempo e luoghi sottratti al lavoro coatto, sottratto alla vendita e alla mercificazione degli ambiti di vita per lo scambio di gratuità, di funzioni comuni, di perseguimento di realizzazioni dilettevoli, di disarmo, di ascolto, del sedersi a parlare. "Donna" oggi significa gay, bambino, rom, anziano, disabile, immigrato, perseguitato, reietto, significa arte e sovversione della fantasia che reinterpreta (e pratica) il mondo a piacimento, con una valenza emancipatoria più universale.

Nel suo portato di liberazione di energie ingabbiate e indirizzate ad una sola funzione, il femminile fa saltare gli equilibri del lavoro subordinato, del lavoro come dimensione pervasiva, ricaccia il dogma della produttività. L'8 marzo si collega direttamente quindi con il 25 aprile (delle partigiane e delle costituenti) e di lì al 1 maggio di lavoro liberato. Come quello, rappresentato -con tutti i suoi problemi irrisolti- nel film della fine del 2016 "7 minuti" di Michele Placido dove un gruppo di operaie chiamate *a trattatare* si trova di fronte ad una richiesta apparentemente innocua e marginale rispetto alla paventata perdita di posti di lavoro. Il confronto che si sviluppa porterà, attraverso l'inferno delle espressioni sororicide e alla differenza delle singole voci, ad un'inedita indagine sulla propria dignità comune (al suo senso storico e alla sua responsabilità universale), sotto le due semplici rego-

le di 1) non temere il tempo che incombe per la decisione, prendersene tutto il necessario, e 2) non uscire dalla stanza fino a decisione maturata. Di qui, dall'intensità *marzista* delle donne del film, la riflessione si fa ampia e consapevole di sé, si collega per esempio all'anomalia giocata sul piano internazionale dal Kurdistan occidentale, dove esperienze di autogoverno, partecipazione confederata delle municipalità aperte si coniugano con una cruciale presenza femminile. Fino all'oggi, ad una primavera francese in cui i ferrovieri, e con loro tanto la cittadinanza che il mondo del lavoro in generale, hanno messo in campo una straordinaria mobilitazione contro il più *macron*scopico attacco ad un bene comune, l'idea del trasporto pubblico, ritenuto non smantellabile dai più.

E allora sì allo sciopero, quello che esce dall'ottomarzo in avanti, quello che non tutti comprendono neanche nelle componenti sindacali più integrate: se non altro una festività che ci riprendiamo e *mettiamo a lavoro* in piazza, fuori dalle case e dai posti dell'obbligo. Per una dimensione che rompa ogni tentativo di ingabbiarla nei tristi paludamenti di circostanza (come le morti sul lavoro), recinti di genere o confinamenti di valenza (di tempo, di luogo, d'argomento). Un impertinente gesto di sberleffo all'autorità, ai canoni e alle procedure, che si protende su tutte le date del calendario, che apre alla reinvenzione di se stessi e si reinventa nella stessa pluralità di identità: di desideri, di sessualità, di comunità. Di corpi desideranti che recalcitrano di essere messi al giogo dei ruoli previsti, nella fabbrica, nella famiglia, nelle *partecipazioni* meramente elettorali. ■

Lo sciopero globale delle donne è stato come una scarica elettrica, liberata dalla potenza collettiva della marea di corpi sessuati che hanno invaso le strade: una scossa che ha attraversato il pianeta, dilatando il tempo e abbattendo i confini. Milioni di teste, cuori, gambe si sono riversati nelle piazze del mondo sprigionando un'energia magnetica; salita dalle viscere della terra, ne ha fatto tremare la superficie al grido di #WeTooGether.

In Italia i mesi che hanno preceduto questa giornata si sono distinti per le tonalità cupe di una campagna elettorale asfittica, forse tra le peggiori di sempre. Una campagna interamente giocata contro donne e migranti. La legittimazione di retoriche – oltre che di forze politiche – neofasciste e autoritarie è stata lo strumento principe per affermare la necessità di una stabilizzazione reazionaria. Del resto si sa, il mondo alla rovescia e la Grande Reazione vanno a braccetto: il primo serve a imporre la seconda. E allora ecco che si alzano cori di condanna nei confronti della violenza politica degli "opposti estremismi", e la resistenza, le grida di dissenso contro il riconoscimento dei nuovi fascismi organizzati all'interno del "gioco democratico" vengono represse, derubricate alla voce "antagonismo", o addirittura ne viene richiesto il licenziamento in diretta televisiva, riallestendo una Santa Inquisizione da caccia alle streghe.

Il terreno di questa barbarie era stato preparato da tempo. Ne avevamo segnalato le avvisaglie già durante l'estate, con gli stupri di Rimini e di Firenze: da una parte il corpo "vittimizzato" di una donna abusata dallo straniero invasore e quello invisibile di una trans che è andato incontro al proprio "destino"; dall'altra i corpi "provocatori" di due giovani donne americane, che "se la sono cercata", tra l'attrazione per la divisa dell'arma dei carabinieri e il turbinio della nota (*sic!*) "città della dello sballo", Firenze.

Poi è arrivato l'autunno, Non Una Di Meno torna nelle piazze con il proprio Piano femminista, e poi l'esplosione del #MeToo, grido che ha rotto il velo del silenzio su molestie e violenze nel mondo dello spettacolo. Le denunce di Asia Argento, Rose McGowan e tante altre donne di Hollywood contro il predatore seriale Harvey Weinstein hanno portato alla luce qualcosa da sempre noto a tutt* ma taciuto:

le gerarchie di un potere ancora tutto maschile, combinate con l'erosione dei diritti e delle tutele contrattuali, con la precarietà che morde sempre di più, la disoccupazione e le nuove povertà, producono il terreno perfetto per ricatti, discriminazioni e abusi.

Anche in questo caso però, nel Belpaese, l'enorme portata di questo fenomeno viene non solo sminuito, ma direttamente attaccato. Scatta la gogna mediatica per le donne che hanno trovato il coraggio di parlare, vengono chiamate "puttane" e "approfittatrici", si gioca a instillare il dubbio nell'opinione pubblica che in realtà quegli abusi abbiano fatto molto comodo alle loro carriere. A tutto ciò però si contrappone spontaneamente una risposta potente, quella di #QuellaVoltaChe e del #MeToo.

I social vengono attraversati da un'ondata di post e tweet in cui centinaia di migliaia di donne trovano la forza per condividere le molteplici forme di violenza che hanno incontrato nel corso delle loro vite. "Sorella io ti credo" è lo slogan che si accompagna a questo disvelamento collettivo. Il #MeToo prepara il campo al#WeTooGether , alla consapevolezza che se la violenza maschile è qualcosa di strutturale che tocca ogni ambito delle nostre esistenze, l'unica risposta possibile è quella collettiva, solidale, in presenza.

Ma la guerra alle donne non si arresta, al contrario si radicalizza nel corso della campagna elettorale. La morte di Pamela Mastropietro e l'attentato razzista di Luca Traini danno via al valzer delle oscenità istituzionali e mediatiche. Il corpo di Pamela, già massacrato, viene ulteriormente sbranato dalla violenza delle cronache e delle retoriche infami che le contornano. Diviene strumento ottimale per mesti fini elettorali, per l'affermazione e la divulgazione di messaggi xenofobi e fascisti. E così – il sottotesto neanche troppo velato -, in Italia, sparare alle persone, se il fine è la giustizia fai da te, la vendetta contro lo "straniero invasore" sembra diventare giustificabile, attecchisce l'idea della necessità di un ripristino di strutture sociali, di un ordine fondati su gerarchie e dispositivi di subordinazione molto netti.

Questo clima di rancore, di odio verso l'altra/o da sé, di progressiva chiusura degli spazi di dissenso è stato però spazzato via da una spinta vitale, radicale, potente: quella dello sciopero femminista dello scorso otto marzo.

Più di cento paesi nel mondo, più di settanta città in Italia sono stati attraversati dalla marea femminista, dalla sua rabbia determinata e gioiosa. Perché se c'è una cosa che questa giornata ci consegna è la potenza incarnata nei corpi collettivi che si uniscono, si toccano, si contaminano. Ed è la consapevolezza di questa enorme potenza a permettere di trasformare il #MeToo in #WeTooGether, di sostenere, per esempio, due lavoratrici di una delle più grandi corporation della ristorazione nella denuncia delle molestie subite da parte di un manager.

L'*agire in comune* è così tornato al centro della scena, sparigliando le carte della Politica, dichiarando guerra alla

guerra neoliberale, tornando a gridare la propria inimicizia contro la violenza patriarcale. Il processo aperto lo scorso anno di riappropriazione e ridefinizione dello sciopero non si è fermato, è andato avanti dalle incredibili piazze spagnole e argentine, fino a quelle italiane.
Le donne sono tornate a rivendicare lo sciopero innanzitutto come un proprio strumento, non a sola disposizione dei sindacati, sono tornate a dire che non sono più sufficienti le vecchie distinzioni tra sciopero vertenziale e sciopero politico.
Essere all'altezza dei tempi presenti vuol dire assumere fino in fondo la trasformazione del lavoro contemporaneo, dei modi dello sfruttamento, per pensare strategie di resistenza e liberazione adeguate. Per una seconda volta i sindacati confederali italiani non hanno voluto cogliere questa novità, le sole sigle del sindacalismo di base hanno infatti indetto lo sciopero e garantito la copertura sindacale per quella giornata. Del resto, cosa aspettarsi da chi non è stato in grado di convocare uno sciopero generale neanche mentre veniva votato il *Jobs Act*, la peggiore riforma del mercato del lavoro dell'Italia repubblicana, che ha definitivamente massacrato tutele e diritti, in primo luogo per le donne, esponendole una volta di più al rischio dei ricatti, delle molestie e delle violenze.
Ma le donne non si sono lasciate intimidire, soprattutto da chi da anni non ha più a cuore la difesa dei loro diritti, dei diritti di chi è precaria, disoccupata, intermittente, costretta a farsi carico del lavoro produttivo e riproduttivo, dentro e fuori casa, di chi viene pagata di meno proprio perché donna o migrante o entrambe le cose, di chi viene pagata in nero o non viene pagata proprio, di chi viene discriminat* perché gay, lesbica, trans, di chi viene sfruttata, maltrattata, ricattata.
Mutualismo e solidarietà, autonomia e autodeterminazione, a partire da questi princìpi NiUnaMenos-NonUnaDiMeno sta ricostruendo una trama comune delle lotte: questo il senso, decisivo, di rivendicare il carattere contemporaneamente simbolico e materiale dello sciopero.
Vertenziale sulla base delle proposte, tutt'altro che astratte, espresse in Italia nel Piano femminista. Sciopero simbolico, politico, estetico, antropologico perché vuole rovesciare la società intera, abbattere la violenza ridefinendo i modi del sentire, di percepire, stare al mondo, di amare e di odiare, i rapporti personali e politici, il senso comune. Lo sciopero femminista è rivolta esistenziale. Anche questa volta non è finito col termine di una manifestazione: l'otto marzo ci siamo date la scossa le une con le altre, una scarica elettrica che di corpo in corpo ha attraversato il pianeta riaffermando una nuova politica delle emozioni e del desiderio che parla a tutt* e che non lascia indietro nessun*. ■

Scuola come azienda nella legge Buona Scuola: alla critica di uno studente viene risposto applicando (videosorveglianza e) le sanzioni disciplinari

Alternanza scuola-lavoro: solidarietà allo studente di Carpi punito col 6 in condotta! Abolizione della legge 107 ("Buona Scuola")!

Comunicato Cub Scuola di Modena e provincia

Il sindacato degli insegnanti e dei lavoratori della scuola CUB (Confederazione Unitaria di Base) di Modena esprime la propria solidarietà allo studente dell'Iti Vinci di Carpi che è stato sanzionato con un 6 in condotta per aver criticato su facebook l'alternanza scuola-lavoro.
Si tratta di un episodio gravissimo, che dimostra come l'alternanza scuola-lavoro, ora obbligatoria in virtù della legge 107 ("Buona scuola"), faccia parte di un attacco senza precedenti alla scuola pubblica. Di fatto si chiede a studenti e insegnanti di sostenere "attivamente" l'alternanza scuola-lavoro, persino quando questa si dimostra una forma di effettivo sfruttamento senza nessuna utilità formativa o didattica.
La vicenda di Carpi, che segue altri analoghi episodi, dimostra che è persino messa in discussione la stessa libertà di pensiero e di espressione degli studenti: chi critica la scuola-azienda è automaticamente sanzionato o richiamato! Si tratta, è bene ricordarlo, di un attacco che non subiscono solo gli studenti, ma anche gli insegnanti e il personale Ata, che, sulla base del nuovo sistema disciplinare previsto dalla legge Madia e dal vergognoso rinnovo contrattuale, rischiano pesanti sanzioni e persino il licenziamento quando esprimono posizioni "critiche".
Il sindacato Cub Scuola di Modena, nell'esprimere piena solidarietà allo studente di Carpi sanzionato, fa appello agli insegnanti a non collaborare con dirigenti e aziende nella repressione del dissenso studentesco e a unirsi nella protesta con gli studenti.
Insegnanti e studenti uniti contro l'alternanza-scuola lavoro e contro la scuola azienda!
Abolizione della legge 107 ("Buona Scuola"), incluso l'obbligo assurdo di 400/200 ore di alternanza scuola-lavoro! ■

Marielle Franco

La macchina bianca che la sta riportando alla favela che chiama casa arranca nel traffico: pieno centro di Rio de Janeiro, 21 e 30 circa del 14 marzo 2018. Quattro chilometri prima, la riunione alla Casas das Pretas a Lapa si era protratta di una mezzoretta più del previsto. Al centro di un candomblè di odori colori e profumi unico al mondo, un capannello di donne nere è ancora davanti la saletta a discuterne quando viene raggiunta dalla notizia più disperata: hanno ammazzato Marielle. Tredici proiettili calibro nove millimetri sparati da un'auto scura con targa di fuori città (si rivelerà clonata) investono l'utilitaria dal suo lato destro: quattro colpi sono per la testa di Marielle, uccisa a sangue freddo. Tre pallottole la trapassano e raggiungono ai fianchi, ferendolo a morte, Anderson Gomes, 39 anni, un autista Uber che saltuariamente accompagna Marielle nei suoi spostamenti. Non viene rubato niente, è un'esecuzione in piena regola, orchestrata da mani professioniste che, lo sveleranno immagini riprese da telecamere di sicurezza, seguivano la vittima da almeno due ore. Sul sedile posteriore dell'auto, accanto alla giovane consigliera del Partito socialista (Psol) uccisa, c'è anche la sua amica e addetta stampa, unica sopravvissuta all'agguato. Mentre prova a guarire da una ferita che non si può rimarginare, ora collabora a indagini che le piazze di mezzo mondo pretendono siano celeri e certe.

Marielle Franco nasce il 27 luglio 1979 nel complesso della Maré, nella Zona Nord di Rio de Janeiro, una delle zone più povere della città. Profondamente legata a questo luogo, per tutta la sua vita si presenta non soltanto come "donna, nera, lesbica e madre", ma anche come "cria da Maré", figlia della Maré. A vent'anni, Marielle vede una sua amica morire in una sparatoria tra poliziotti e trafficanti e questo episodio la segna per la vita: è il 2000 quando prende la decisione di combattere per i diritti civili; è il 2002 quando riesce entrare alla Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro con la borsa di studio Prouni per studiare Sociologia; è il 2006 quando entra ufficialmente in politica appoggiando il deputato Marcelo Freixo, eletto successivamente all'Assemblea Legislativa dello Stato di Rio de Janeiro.

Marielle lavora con lui per dieci anni, assumendo il coordinamento della Commissione per la difesa dei diritti umani e della cittadinanza. Si candida a sua volta alle elezioni del 2016, diventando assessora per il gruppo *Mudar é possível* (Cambiare è possibile) formato dal Partito Socialismo e Libertà (PSOL) e dal Partito Comunista Brasiliano (PCB)e ottenendo oltre 46 mila voti, il quinto numero di preferenze più alto in tutto il comune di Rio de Janeiro.

Una volta eletta, presiede la *Comissão de Defesa da Mulher* (Commissione di difesa della Donna), e viene scelta come relatrice della commissione di quattro persone che ha il compito di controllare l'operato della Polizia Militare a Rio de Janeiro. In Brasile, infatti, la polizia fa parte dell'esercito e i crimini commessi dai poliziotti non vengono giudicati dal tribunale civile, ma dal tribunale militare: questo, nei fatti, garantisce loro una certa dose di impunità e li legittima implicitamente a usare la forza quando lo ritengono necessario.

Pochi giorni prima di morire, Marielle ne aveva accusato ancora una volta pubblicamente le azioni violente di reparti della polizia militare, in particolare nella favela di Acari, dove era rimasto ucciso Matheus Melo, l'assistente di un sacerdote. *Quante persone devono ancora morire*, si era chiesta, *devono smettere di ammazzarci!*

Sulla scena dell'omicidio di Marielle vengono ritrovati proiettili che appartengono a un lotto venduto alla Polizia Militare. E, se ancora non è stata attribuita una responsabilità certa a qualcuno (non è detto che tutti i lotti di proiettili venduti alla Polizia Militare siano effettivamente usati dalla Polizia Militare), sono in pochi a sospettare che la PM non abbia nulla a che fare con questo.

Dopo la sua morte grande è stata la mobilitazione in brasile e in tutto il mondo, tanto che, immancabile è partita la campagna infamatoria nei suoi confronti da rappresentanti delle destre politiche che ha coinvolto anche una giudice (vedi Fabiola Hauch tradotta sul sito globalvoices.org del 4.4.18).

Brani tratti da articoli comparsi sui siti softrevolutionzine.org (Salome Sodini, 28.3.18), mmasciata.it (Alfredo Sprovieri, 26.318) e wikipedia.

Maria Guadalupe Hernández Flores

Gli attivisti la chiamavano Kleo o Lucrecia. Nata in Messico, 37 anni fa, era fortemente impegnata nella difesa dei diritti delle donne e delle persone Lgbti. Per questo era considerata una guerriera. L'11 marzo scorso è stata vista per l'ultima volta mentre saliva su un autobus, in partenza per un viaggio. La sua scomparsa ha mobilitato amici e parenti che, dopo non aver più ricevuto sue notizie, hanno cominciato a cercarla, chiedendo aiuto sui social, per provare a localizzarla. Quando un'auto sulla quale viaggiava è stata ritrovata crivellata di colpi di arma da fuoco, insieme alle ricerche è aumentata anche la preoccupazione per la sua incolumità. È stata ritrovata il 20 marzo, in una zona della comunità di Arroyo del Durazno, nel comune di Coroneo, a Guanajuato, da una coppia che stava passeggiando col cane che, scavando nel terreno, ha ritrovato parti del corpo di una donna, con evidenti segni di tortura. Tre giorni dopo, il 23 marzo, è stato chiesto ai parenti dell'attivista di identificare ciò che restava di Kleo, nell'obitorio di Guanajuato. L'ufficio del Procuratore Generale dello Stato ha rilasciato una dichiarazione con la quale ha annunciato che la donna è stata uccisa con un colpo di pistola alla testa, che è stata avviata un'indagine che sta seguendo più piste, senza fornire ulteriori dettagli. Attivista per i diritti umani e di genere, originaria di Parácuaro, Michoacán, María Guadalupe Hernández Flores era un'insegnante laureata presso l'Universidad Autónoma Metropolitana e la Universidad Autónoma de Querétaro. Personalità di spicco dell'associazione "La Tortillería Queretana", ha promosso campagne per i diritti delle donne e della comunità Lgbti, partecipando a varie manifestazioni per affermare, in particolar modo, i diritti delle donne lesbiche. ■

(Roberta Aiello, 30.3.18 sul sito valigiablu.it)

CUB RAIL WOBBLY
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, 18 aprile 2018

LE VIGNETTE E I DISEGNI SONO DI NOSTRA PRODUZIONE

II e III di copertina:
Le vignette del Marchio

IN QUESTO NUMERO

3. Editoriale. È ancora 8 marzo! OTTOMARZO DEI DIRITTI E DEL LAVORO. OTTOMARZO DI UN ALTRO MODO DELLE RELAZIONI
5. Marielle Franco - Maria Guadalupe Hernández Flores

8. CrhoniCUB *Italia e confine*
9. CrhoniCUB *Dal mondo*

10. SFRUTTAMENTO, MOBBING E MOLESTIE. Intervista del 30 Marzo 2018 a una dipendente Sodexo addetta alle mense
11. Davide Astori - Idy Diene: la commozione, la retorica, la vergogna
12. [Mal]essere Trenord
14. DEIF 56. Bocciata senza appello!
14. Houston, abbiamo un problema! S.O.S. video-conferenze sulla sicurezza
15. Milano Centrale. Prima e dopo
16. Liberalizzazione e privatizzazione del settore merci: due chiavi di lettura per l'economia e la politica italiana
18. Scrivevamo nel 2009. L'USURA BORDINO-ROTAIA E LA MANCATA LUBRIFICAZIONE
19. Sentenza di Cassazione per Sandro Giuliani
20. La mobilitazione dei ferrovieri francesi
21. Il nostro intervento alla Convention RWU di chicago. Alitalia
25. NO TAV
26. Intervista ad Alessia Stefani, portavoce del Coordinamento Diplomati Magistrali di Bologna
27. Lutti nostri
28. IL PATTO PER (i padroni del)LA FABBRICA
29. RUBRICA. Giurisprudenziando
30. REZA SHAHABI È LIBERO!
31. Videocrassia II
34. RUBRICA Louder than Music
36. RUBRICA. Libri 3^ al CUBo
37. RECENSIONE Wu Ming1. Un viaggio che non vi promettiamo breve
38. STORIA. La leggenda del lago
39. Intervista ad Alberto Prunetti
41. FIRENZE. Omaggio a Lavagnini e Mugnai

44. IL CUBETTO

CrhoniCUB
ITALIA E CONFINE

23 febbraio - Albenga, malore alla guida

Alle 12.30 il regionale 6179 Ventimiglia-Savona, si ferma in galleria tra Alassio e Albenga a causa di un malore del macchinista.
Il capotreno avvisa il DM di Albenga per l'intervento in stazione del 118. Un altro macchinista giunge sul posto a piedi assieme al personale medico con barella, e conduce il treno in stazione (ore 13.22) dove il macchinista infortunato viene soccorso.
Una viaggiatrice del treno, che evidentemente per sua fortuna non conosce e subisce le "imprese" dei nostri sindacati concertativi: *"quello che mi chiedo è se è normale che sul treno ci sia solo un macchinista. Se si sente male, così come è accaduto oggi, i viaggiatori sono lasciati a loro stessi" [*Savonanews.it].

23 febbraio - Casteggio, rotaia rotta

Il regionale 20393 Voghera-Piacenza subisce un sobbalzo in ingresso a Casteggio. Il macchinista rileva una rotaia rotta. Linea interrotta per tre ore fino alle 22.30.

24 marzo - Sesto San Giovanni, sassi contro treni, ferito il macchinista

La cabina di guida del regionale Trenord 10866 viene centrata dal lancio di una pietra tra Milano Greco Pirelli e Sesto San Giovanni. Il macchinista, ferito, viene portato in Ospedale al Niguarda e medicato. Il treno viene manovrato da un altro macchinista, la circolazione interrotta. Successivamente un altro convoglio Trenord viene colpito da sassi, danneggiata la WP in coda.
In quel punto due giorni prima altri convogli erano stati oggetto di lanci di pietre.

29 marzo - Bologna, operaio muore folgorato

All'1.40 di notte il 56enne torinese Carmine Cerullo muore nei pressi di Bivio Navile colpito da una scarica AT. L'operaio era dipendente della Sifel, ditta che ha in appalto alcuni interventi di manutenzione elettrica. Secondo una prima ricostruzione si trovava su di un carrello elevatore dove è entrato in contatto coi cavi AT alimentati. La Procura di Bologna apre un fascicolo per omicidio colposo, RFI avvia un'inchiesta interna.
Bologna.repubblica.it: "*Cerullo una quindicina di anni fa era stato testimone di un altro tragico incidente sul lavoro, per il quale finì anche indagato. Nel 2006 l'uomo era infatti tra gli imputati di omicidio colposo nel processo per la morte di Carlo Roveta, operaio 63enne travolto da un treno il 3 ottobre 2002, mentre stava lavorando alla manutenzione dei pali di sostegno della linea elettrica alla stazione di Torre Beretti, in Lombardia. Cerullo era il caposquadra del cantiere dove si verificò l'incidente*".

29 marzo - Tufo, esplosione, operaio ferito

In serata a Tufo (AV) un operaio 50enne che sta effettuando lavori di manutenzione in prossimità della stazione, sulla linea Benevento-Avellino viene investito dall'esplosione di un bidoncino contenente porzione saldante. Soccorso, viene trasportato all'Ospedale in gravi condizioni con ferite agli occhi.

1° aprile - Meis, frana

Nel pomeriggio di Pasqua una frana si stacca dalla montagna a Meis (Valle Vigezzo) al confine tra Italia e Svizzera,seppellendo un'auto con due persone a bordo, che verranno estratte senza vita. I detriti e un grosso masso invadono la ferrovia Domodossola-Locarno, che rimane interrotta.

Binari di Pioltello esposti all'acqua

Il TG3 ha riportato la notizia che i consulenti della Procura di Milano ed i PM, che ispezionavano i tratti di binario sequestrati dopo l'incidente di Ploltello, entrati nei capannoni RFI di Greco hanno trovato le rotaie coperte da teli di plastica nero con accumuli di acqua; secondo un consulente della Procura alcuni tratti avrebbero presentato «evidenti segni di ossidazione recente», (ruggine). Un video mostrato in esclusiva dal Tg3 ha testimoniato la scena della pioggia che cadeva sui teli alla presenza degli inquirenti . Il materiale verrà spostato ...

CH - TICINO

15 aprile

IL FRENO A MANO! Parcheggio sfigato per un automobilista ticinese a Melano. L'auto era in pendenza ed è scivolata sui binari. Per fortuna solo interruzione del dispari.

CH - TICINO

10 marzo - Magliaso, trascinata dal trenino

Poco prima delle 13 una ragazzina 11enne rimane con il piede incastrato nella porta di un trenino proveniente da Ponte Tresa in partenza per Lugano, a Magliaso Paese e trascinata per decine di metri.
I passeggeri (il treno è ad Agente Solo senza Capotreno) si accorgono ed azionano il freno di emergenza. La ragazza, ferita, viene trasportata in ospedale in condizioni serie.

CrhoniCUB
MONDO

Regno Unito

Il 18 febbraio a Horsham, West Sussex, un treno ha travolto un'auto ad un PL con le semibarriere. Morti i due occupanti, nonno e nipotino .

USA - Kentucky

Due treni merci sono entrati in collisione e hanno deragliato il 18 marzo poco prima di mezzanotte; quattro feriti e sviluppo di un incendio che ha costretto i residenti ad evacuare.

Elliot Burgos, 9 anni, di Mason City (Iowa) è morto 14 gennaio scorso dopo una lunga battaglia col medulloblastoma, un tumore cerebrale pediatrico terminale che interessa la spina dorsale. Era innamoratissimo dei treni, i suoi genitori lo portavano sul ponte della 12th Street Northwest, dove sostava per ore a guardarli.
Quando è morto lo hanno portato nella sua bara, che aveva i colori delle locomotive Union Pacific e il numero della sua preferita, la 8508, allo scalo. Qui hanno trovato in sosta proprio la 8508. Elliot era nato il 5 agosto 2008. Quel giorno la locomotiva 8508 avrebbe dovuto partire per il Nebraska, ma a causa di un'avaria agli accumulatori era rimasta ferma. Ad aspettare Elliot. ■

SFRUTTAMENTO, MOBBING E MOLESTIE

Intervista del 30 Marzo 2018 a una dipendente Sodexo addetta alle mense

1) Sodexo è la ditta che gestisce anche il servizio Ticket Restaurant dei ferrovieri, ma è principalmente un impresa che lavora nel campo della ristorazione che fornisce pasti nelle mense o da cucine centralizzate; quali sono le condizioni economiche e contrattuali di lavoro degli addetti? Quali sono le rivendicazioni della categoria?

Sono stata assunta 16 anni fa e allora le condizioni contrattuali erano ben diverse da quelle odierne, per una serie di ragioni. Nel settore mense le figure principali presenti direttamente sugli impianti sono il cuoco, l aiuto cuoco e l addetto mensa. Gli orari di lavoro dipendono, in modo direttamente proporzionale, dal numero dei pasti che l azienda appaltante richiede, in base al numero di operai che aderiscono al servizio. Prima della crisi, i contratti sottoscritti dalla Sodexo erano full time (40 ore settimanali) ed a tempo indeterminato. I costanti licenziamenti, dovuti ai tagli imposti dalle manovre politiche ed economiche degli ultimi governi, hanno causato un calo (e talvolta riduzione drastica) del numero totale dei pasti. Pertanto le aziende di ristorazione hanno approfittato di tale situazione, scegliendo di assumere personale part time (20 - 15 -10 ore settimanali) da agenzie interinali o cambiando i contratti già esistenti da full time a part time (75%-50%), con la conseguente diminuizione di qualità e servizio. La chiusura delle fabbriche in Puglia, invece ha decretato il licenziamento di circa il 40% dei lavoratori della ristorazione.

Il contratto del Turismo, nel quale rientra quello della ristorazione, è attualmente uno dei più bassi in termini di salario, insieme al contratto Multiservizi. Ma soprattutto è quello che presenta una forte limitazione di diritti rispetto agli altri contratti collettivi: l'assenza per malattia ad esempio che deve svilupparsi in ragione di 6gg minimo, altrimenti non viene corrisposta dall'azienda alcuna indennità. Inoltre il contratto del Turismo non prevede il diritto al ricorso Cigo o Cigs ma solo Cassa Integrazione in deroga ministeriale e ciò significa che verrà corrisposta al lavoratore dopo diversi mesi, in ragione del numero di aziende che l hanno richiesta in tale periodo.

2) Due temi fondamentali sui quali ci battiamo nelle ferrovie sono la sicurezza del lavoro e la libertà di espressione di dissenso, su queste due questioni qual è la situazione in Sodexò?

Circa Sicurezza e Lavoro, la Sodexo da molti anni sottopone i lavoratori a corsi di formazione annuali e ha dotato gli impianti di tutti i DPI (Dispositivi di Protezione Individuali) quali mascherine, guanti e grembiuli antiacido, scarpe antinfortunistiche e guanti da antitaglio. Il problema è che i tempi di produzione diventano sempre più ristretti (effetto del Job Acts) e quindi i lavoratori talvolta non li usano. Con la conseguenza ultima, oltre a quella che espone agli infortuni, che alla fine tutta la pressione che fa saltare le procedure ricade sul lavoratore: La pratica relativa al risarcimento dell'infortunio è sempre più complessa e talvolta esso non viene erogato. La libertà di espressione e dissenso dipendono, a mio avviso, da diversi fattori: dal grado di coscienza del lavoratore e conoscenza dei suoi diritti contrattuali e diritti in quanto persona e conseguentemente dal grado di ricattabilità, indipendentemente dalla categoria d appartenenza.

3) Un dato evidente che stiamo registrando in ferrovia come in molti altri settori è il cambiamento del ruolo dei sindacati confederali che sempre più abbandonano la funzione di difesa dei lavoratori per diventare parte degli organigrammi aziendali, per come ne riportano le scelte presso i lavoratori. Questo accade anche da voi? In che modo?

Anche da noi i sindacati confederali diventano sempre più complici dell azienda. Talvolta infatti sono gli apparati sindacali a firmare direttamente accordi con la dirigenza aziendale senza la presenza e il consenso di RSA eletti dai lavoratori, contrariamente a quanto stabilisce il CCNL. Altre volte, si accordano preventivamente con l azienda, alla vigilia di una trattativa, per ottenere in cambio assunzioni di familiari. In ogni caso, l atteggiamento delle segreterie confederali locali è quello di scegliere la risoluzione meno dannosa per il lavoratore, anzichè puntare, come dovrebbe, sulla risoluzione ottimale e/o migliorativa, se non altro per la quota sindacale mensile trattenuta al lavoratore e per le famigerate Quote di assistenza contrattuale", quelle che straordinariamente i sindacati prelevano dalle buste paga dei lavoratori, dopo la conclusione di un contratto.

4) Sappiamo che in Sodexo ci sono stati casi di molestie sessuali a danni di lavoratrici, pensi che siano casi isolati o a situazioni diffuse? puoi raccontare la tua esperienza? Quale è l'atteggiamento dei colleghi? Dell'azienda? Dei sindacati?

Nella mensa dove lavoro sono stata vittima di molestie verbali a sfondo sessuale e minacce di morte per attività sindacale da parte del capo impianto, perché mi sono battuta fin dal primo giorno di lavoro per far valere i più elementari diritti di lavoratrice. Basti pensare che , prima del mio arrivo le donne erano costrette ad andare in bagno solo al termine del turno lavorativo per imposizione del capo impianto. Ho denunciato le molestie e minacce ma l azienda, nella figura del capo area allora in carica, si è schierata contro di me e a favore del molestante, sottoponendomi a un lungo e massacrante periodo di mobbing (mi facevano lavare le pentole dei turni precedenti e mi hanno escluso dal lavoro straordinario pur sapendo che per me erano essenziali, essendo madre single e part time ecc), cercando e ottenendo l appoggio dei miei colleghi (incluse le donne) impauriti dallo spettro di un probabile licenziamento. Il risultato è stato un totale isolamento crescente durante il turno lavorativo. Sono passata per "la RSA che si inventa i fatti sugli uomini perché vuole prendere il loro posto per passare al full time . Di conseguenza, non sono più diventata credibile agli occhi dei lavoratori che rappresentavo, tutto a vantaggio dell azienda. Ed era quello a cui l azienda ambiva da anni, dato che avevo bloccato una serie di iniziative a svantaggio dei lavoratori. Sono inoltre stata spostata al turno serale con uno stravolgimento della mia vita sociale e familiare. Il turno del molestatore non ha subìto alcuna variazione.

Il sindacato Filcams CGIL, che mi rappresentava, cosa ha fatto? Mi ha risposto Sei sicura delle tue affermazioni circa le mole-

stie? Sei proprio sicura? Perché anche lui è un mio iscritto e poi si sa che Voi donne esagerate, specialmente in quei giorni ; In fondo il turno serale è comunque di 4 ore; l azienda non ti ha danneggiata e poi sei tu che hai denunciato delle molestie e quindi l azienda non ha avuto tutti i torti a cambiarti di turno per tutelarti .
Quando il capo area, allora in nomina, si è dimesso circa 18 mesi dopo, una ex collega ha dichiarato di essere stata vittima di molestie verbali sessuali da parte del capo impianto; un mio ex collega ha testimoniato a mio favore. Ma era ormai troppo tardi.

5) Come pensi si possa combattere in concreto il fenomeno delle violenze alle donne sui posti di lavoro?

Le lavoratrici hanno diritto a clausole contrattuali o decreti legge che prevedano sanzioni disciplinari proporzionali alla gravità della violenza subita sui luoghi di lavoro.
Da donna vorrei capire perché se come lavoratrice mi presento con una divisa sporca o insulto il mio capo, sono soggetta a una norma disciplinare e se invece un uomo mi tocca il culo sul posto di lavoro, questo non deve subire una sanzione disciplinare. È ingiusto e intollerabile.

6) Quanto pensi sia importante oggi la solidarietà tra lavoratori? Cosa pensi si possa fare per spronarla?

La solidarietà fra lavoratori è fondamentale per la tutela e mantenimento dei diritti sui luoghi di lavoro. Negli ultimi anni la crisi ha indotto i lavoratori a pensare e agire come *singolo*, specialmente nelle fabbriche, per paura di un possibile licenziamento. Non capiscono che questo atteggiamento favorisce la loro vulnerabilità e ricattabilità nell ambito lavorativo, tutto a vantaggio di politiche aziendali che hanno puntato alla disgregazione di una coscienza operaia .
Una persona la puoi piegare, una intera classe operaia no. E le aziende ne sono state sempre coscienti. Parlare continuamente ai lavoratori in tali termini, penso che sia il modo migliore per spronare i lavoratori a un ritorno di coscienza e, conseguentemente, alla solidarietà operaia. ■

Davide Astori - Idy Diene: la commozione, la retorica, la vergogna

Nella mia città di Firenze apprendiamo la notizia della morte improvvisa del capitano della Fiorentina avvenuta nella notte tra sabato 3 e domenica 4 marzo. Ci siamo rimasti tutti male: Davide era un bravo ragazzo agli occhi di tutti e la commozione diffusa è stata inevitabile. A poche ore di distanza, in pieno giorno, Idy Diene, Senegalese da tanti anni in Italia e conosciuto da tanti fiorentini, viene ucciso con diversi colpi di pistola. Tutta Firenze è a lutto per Davide e sembra non accorgersi della portata dell'accaduto. Il sindaco Nardella si muove per celebrare il capitano della Fiorentina ma ignora completamente il dolore della comunità senegalese e delle persone che manifestano il loro disappunto per un omicidio di connotazione razzista. Viene deciso in quattro e quattr'otto che l'omicida era depresso, era uscito per suicidarsi e che solo per fatalità abbia sparato sul primo che incontrava e che solo per un'altra tragica fatalità quel primo essere umano incontrato era di colore. Ergo non è razzismo, ergo niente funerali solenni, ergo niente lutto, ergo le prime manifestazioni vengono viste come un mero tentativo di sfogare la propria rabbia e anzi le si condanna come violente per aver rovesciato e rotto degli arredi urbani (delle fioriere).
Sono tifoso da decenni della Fiorentina ma sono rimasto basito dalla facilità con cui si è cercato di sotterrare un fatto assai grave e si è dato risalto ad un altro comunque tragico come la morte di un ragazzo per cause naturali.
E allora tutto viene fatto per spostare l'attenzione su Davide e seguire il protocollo socialmente accettato (che non porta domande scomode): per farti commuovere, piangere, bestemmiare il fato maledetto e niente per capire la morte di Idy. Video carichi d'emozione suscitata con le immagini del nostro capitano, una struggente canzoncina di Jovanotti che sembrava scritta per quel contesto, la partecipazione accorata della gente, le sciarpe incastonate sui cancelli dello stadio con i disegni dei bambini, funerali degni di un re, monsignori officianti, delegazioni di altre squadre, strade chiuse, lutto cittadino, 10 minuti di silenzio in segno di rispetto con tanto di ordinanza del sindaco da far osservare in tutte le scuole. Parlando con mia moglie, che ha un occhio sicuramente più critico del mio, ho capito che si stava manipolando l'attenzione dei cittadini: hanno deciso da che parte dovevamo guardare, hanno deciso per cosa dovevamo commuoverci, hanno deciso cosa dovevamo ignorare.
Ma non si può far passare sotto silenzio troppo a lungo una cosa come un omicidio del genere e piano piano è venuta fuori l'umanità di Firenze, che si è riversata sabato 10 marzo lungo un corteo che ha visto la presenza di almeno 7000 persone che hanno ricordato un uomo ucciso, hanno omaggiato la sua famiglia e hanno detto NO al razzismo. ■

Questo spazio è dedicato a Idy Diene e alla sua famiglia.

Riccardo Mariotti

[Mal] Essere

Il disastroso capitolo Trenord sembra non aver fine. I lavoratori hanno avuto uno dei peggiori contratti degli ultimi anni, vuoto specie per quanto riguardo tutele e diritti.
Le condizioni di trasporto stanno precipitando in una voragine sempre più profonda.
La dirigenza aziendale, figlia di scelte politiche ben precise che hanno fatto dell'autonomia dallo stato centrale il loro vessillo ideologico, risulta decisamente inadatta a gestire il maggior bacino produttivo su scala nazionale.
Il progetto fallimentare delle privatizzazioni organico al taglio di diritti e tutele di cittadini e lavoratori ha trovato in Lombardia la sua pratica realizzazione.

La tragedia del 25 gennaio che ha causato 3 morti e decine di feriti rappresenta la punta di un iceberg molto profondo. Come succede in questi casi la mera statistica degli incidenti è sintomatica di un situazione che matura e si evolve non casualmente, ma che trova poi nel caso tragico la sua statistica dimostrazione. Abbiamo spesso testimoniato diversi avvenimenti "sentinella" riguardanti problematiche dell'infrastruttura che del materiale rotabile specie negli ultimi anni e che in particolare hanno riguardato lo stato di manutenzione dei convogli affidati a Trenord (svio del 1° giugno 2017 tr. 10777 a Paderno e del 23 luglio 2017 tr. 2627 a Pioltello, a pochi metri dal punto dov'è avvenuto l'incidente) e ad altre aziende operanti sul territorio nazionale (svio di Firenze tr. 8510 del 9 novembre 2017, rotture delle ruote dei treni merci del 16 marzo a Giulianova e del 25 settembre 2017 a Novara Boschetto).

A Trenord, nata dalla fusione paritaria tra Fs Trasporto Regionale Lombardia e Ferrovie Nord Milano, è stato affidato il compito di gestire il bacino di trasporto ferroviario della regione che serve più di 750.000 passeggeri del trasporto regionale su una scala nazionale di circa 2.300.000. Dopo sei anni del varo, dopo un lungo e difficile periodo di transizione, gli indicatori a consuntivo di questa azienda sono decisamente pessimi. Gli indici di puntualità sono tra i peggiori dell'intera penisola; a causa di questo l'azienda deve restituire in bonus i ritardi fatti maturare ai clienti. L'anzianità media dei convogli (più di 22 anni) e da paese del terzo mondo, la qualità del servizio messo a disposizione dei pendolari lombardi è nel complesso imbarazzante, come dimostrato dalle proteste delle associazioni pendolari. Gli incidenti sia al materiale che ai viaggiatori spesso sono imputabili alla inadeguatezza del materiale rotabile affidato e alla sua carente manutenzione.

I Lavoratori, specie quelli addetti all'esercizio, che non ricevono adeguata e prevista formazione da anni devono destreggiarsi tra soppressioni e materiali guasti, diventando spesso parafulmini delle giustificate ire dei viaggiatori a loro volta molto spesso abbandonati al loro destino in treni freddi d'inverno, bollenti in estate e in stazioni molto spesso abbandonate a se stesse e preda di bande vandaliche.
La cronaca riporta di treni molto spesso stracarichi senza i necessari servizi funzionanti, quasi sempre in condizione igieniche precarie, con apparati di climatizzazione inefficienti o addirittura sprovvisti di climatizzazione estiva. Tutto ciò è senz'altro più grave quando si parla di una regione che a detta dei suoi amministratori dovrebbe avere il livello più alto di efficienza nei servizi, modello anche per le altre regioni. In uno dei bacini produttivi tra i più concentrati al mondo, non si riesce ad offrire un adeguata qualità dei servizi ferroviari, condizione che peggiora notevolmente la funzionalità dell'intero apparato produttivo. Su tale argomento sicuramente le scelte in materia di politica dei trasporti stanno determinando questa crisi, ma si può aggiungere che le scelte dei manager aziendali sono talmente inadeguate da sospettare che non si tratti solo d'improvvisazione e cattiva gestione.
Inoltre alcuni giorni dopo l'incidente di Pioltello, la rivista on-line ***Business Insider Italia*** ha reso noto un rapporto Ansf relativo ad un'ispezione da parte dell'Agenzia nei confronti di Trenord tra il

2 marzo 2018
Treno congelato si guasta, la rabbia dei pendolari "prigionieri" per ore al gelo. Fermi in mezzo alle rotaie per quattro ore. Sono i pendolari del treno delle 15.33 da Milano Centrale, che questo pomeriggio si è guastato sui binari all'altezza di Melzo Scalo.

21 marzo 2018
Bagni ko sulla Milano-Verona: i treni fanno il pipì-stop a richiesta. I servizi sono impraticabili e Trenord fa soste straordinarie. Ma si accumulano ritardi e rabbia.

16 e il 20 di Ottobre 2017 (audit 17.01/ A.13**)**. Da tale rapporto si sono evidenziate gravissime lacune organizzative nell'esecuzione delle riparazioni, nell'indagine dei guasti (materiali rotabili rimessi in servizio con guasti ancora aperti), gravissime inadempienze nel nella funzionalità del circuito controllo porte e dulcis in fundo profondi e radicati nel tempo sfondamenti normativi dell'orario di lavoro che ha portato decine di macchinisti e capitreno a eccedere di molto il limite dell'orario di lavoro annuale previsto. Dopo la pubblicazione del rapporto, l'Azienda ha bloccato tutti i soggetti che avevano superato i limiti annuali di lavoro, facendo di conseguenza sprofondare l'organizzazione della produzione treni aziendale nel caos. Decine di treni soppressi ogni giorno che si aggiungono alle croniche carenze infrastrutturali già presenti. La fotografia è quella di un'azienda incapace di gestire la mole di traffico e dare risposte alla mobilità dei cittadini, che tira avanti tra superficialità e mala gestione, non disdegnando di mostrare il pugno di ferro verso i lavoratori con provvedimenti disciplinari ad hoc.

E' lecito chiedersi come mai la periodica attività di controllo dell'Agenzia non abbia provveduto nei tempi dovuti a produrre i suoi effetti, cioè la messa in regola delle difformità (utilizzazione del personale, qualità della manutenzione) e si sia aspettata la tragedia per scoperchiare il vaso. Inoltre esistono a tal riguardo altri Audit in capo all'azienda Trenord svolti negli anni precedenti?

La Cub-*Trasporti,* attraverso i confronti periodici con l'Agenzia in tema di sicurezza ferroviaria, da tempo ha portato alla luce notevoli incongruenze nel complicato labirinto regolamentare e normativo e in particolare aveva segnalato le notevoli carenze riguardo i percorsi di formazione e aggiornamento del personale dell'esercizio di Trenord. Questo percorso tutt'altro che lineare, deve fare i conti con numerosi ostacoli, in primis i costi che le aziende di trasporto tentano sempre di scavalcare.

Qual è allora l'autonomia di ANSF nei riguardi delle imprese direttamente coinvolte nell'esercizio ferroviario e il suo potere nel fare rispettare leggi e regolamenti, ma anche preservare la sicurezza dell'esercizio ferroviario?

Lo smantellamento della rete di servizi e tutele portato avanti dagli anni ottanta in poi sta radicalmente trasformando la prospettive della classe lavoratrice in un futuro sempre più precario e incerto fatto di impoverimento e sudditanza. Questo progetto ha radici profonde ed è condotto nei vari stati "cosiddetti sovrani" attraverso l'attuazione di riforme dall'impronta sempre più liberale, liberticida e omicida per la classe operaia. La diversa permeabilità di questa impronta dipende da vari fattori, l'organizzazione sociale della classe operaia, consuetudini locali alla resistenza o alla passività, l'appoggio da parte della classe politica locale e non per ultimo l'atteggiamento cooperativo delle Organizzazioni sindacali. Questi fattori nel loro insieme variano da paese a paese, con unica costante il forte ridimensionamento dei diritti della stragrande maggioranza della popolazione. Che si tratti della privatizzazione dei beni essenziali, acqua, aria, suolo, abitare o dei servizi universali quali sanità, istruzione o trasporto. Opporsi in tutti i modi a questo progetto su vasta scala è prioritario più di quanto si possa immaginare. ■

CUB TRASPORTI TRENORD

Comunicato di fine sciopero settore Trasporto ferroviario Lombardia

…Treni soppressi, treni in ritardo, viaggiatori abbandonati e senza informazioni, la solita giornata da pendolari nel cuore pulsante della metropoli più popolosa e con la più alta concentrazione industriale… La giornata di mobilitazione in ricordo della strage del 8 marzo 1908, ha visto lavoratrici e lavoratori in più di 60 paesi del globo scendere in campo per protestare contro le condizioni di sfruttamento e contro le violenze a cui ancora oggi il genere femminile è sottoposto. Non esiste una società libera e uguale se non esistono esseri altrettanto liberi e uguali. Migliaia di lavoratrici e lavoratori sono scesi in piazza consapevoli di questa urgenza. Anche i ferrovieri hanno fatto la loro parte. Lo hanno fatto con la stessa consapevolezza che li guida nei restanti giorni dell'anno quando con senso di sacrificio e responsabilità garantiscono il funzionamento dei servizi ai 750.000 pendolari, studenti, lavoratori che ogni giorno utilizzano i treni in Lombardia. Questo sciopero però aveva qualcosa di diverso. La recente tragedia di Pioltello ha ricordato che viaggiatori e ferrovieri sono davvero tutti sullo stesso treno. Ha fatto emergere le enormi lacune organizzative e gestionali di un'azienda in cui l'unica cosa davvero efficiente sono le promesse mai mantenute, la propaganda e "l'efficiente" struttura organizzativa che sopperisce alle enormi carenze di personale distribuendo straordinario ai più "meritevoli". Lo sanno benissimo i pendolari e lavoratori bolliti di caldo d'estate e congelati in inverno in vetture vecchie, sporche e inefficienti, intrappolati nelle porte, in convogli con l'età media più elevata d'Italia, spesso abbandonati in altrettanto inefficienti stazione quasi sempre lasciate a se stesse. Lo sanno altrettanto bene i ferrovieri di Trenord che da anni subiscono un contratto lacunoso e pieno di punti interrogativi mai risolti, che ha prodotto notevoli aumenti di produttività ai danni del peggioramento delle condizioni di lavoro e del risparmio manutentivo. Sono state la lotta delle operaie di 110 anni fa a porre il problema della condizione femminile e sono state le lotte degli anni a seguire a porre il problema della condizioni di sfruttamento delle lavoratrici e dei lavoratori. Saranno le lotte di oggi e di domani a determinare migliori condizioni di trasporto e ai lavoratori, non sicuramente le inutili eterne trattative che inchiodano i lavoratori ad estenuanti tira e molla senza fine. Saranno le assemblee e i lavoratori a decidere una nuova piattaforma per ridare speranza e dignità, un futuro e una prospettiva alle aspettative di condizioni di lavoro migliori. Lo sanno le decine di lavoratori di Trenord che hanno deciso di dare corpo alla giornata di lotta nonostante le pressioni aziendali che si manifestano nel mancato rispetto di norme e regole e che fanno della forzatura a norme e regolamenti la prassi quotidiana. Su questo terreno la mobilitazione dei lavoratori di Trenord osteggiata ma generosa è appena cominciata. ■

I ferrovieri di Trenord Cub-Trasporti

DEIF 56: BOCCIATA SENZA APPELLO!

Abbiamo scritto più volte di questa Disposizione Trenitalia che, escludendo ben 13 impianti (e relativi nodi ferroviari) solo nella lunga percorrenza dall'applicazione dell'azione mitigativa (agente PdA in più) in caso di guasto al sistema di lateralizzazione porte, deprimeva la sicurezza in favore dell'economicità produttiva. Nel totale disinteresse delle segreterie nazionali, che evidentemente erano d'accordo con questa impostazione, la Cub Trasporti ha denunciato la situazione ad ANSF e al Ministero dei Trasporti con due comunicazioni. La risposta si è fatta attendere ma è arrivata il 16 gennaio con una decisa bocciatura della Disposizione e con l'indicazione chiara di adeguarsi al dettato della DEIF 4.9 ed alle precedenti emanazioni della stessa Agenzia.

Viene pertanto ribadito che l'azione mitigativa del rischio in caso di mancanza di segnalazione blocco porte, al netto delle altre casistiche che vietano in radice la circolazione, deve essere adottata da tutte le stazioni e relativi nodi ferroviari sede di Impianto Equipaggi. Cadono tutta una serie di "interpretazioni" sulla questione Lateralizzazione che da anni ne scandiscono la storia e che avevano già trovato chiarimento nelle norme e nelle pronunciazioni ANSF ma che continuavano ad essere imposte. Anche in tutta questa vertenza grande assente la voce delle Segreterie Nazionali confederali che sono rimaste completamente silenti, su questo bisognerebbe riflettere come ulteriore conferma di come vorrebbero far funzionare le cose. ■

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Settore Norme di Esercizio

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
a_nisdf - a_nisdf - Reg.Uf. - U
Prot. n. 0001858 del 26/01/2018

CUB TRASPORTI
cubtrasporti@pec.net
Via Ponzio Comino, 56
00175 Roma

p.c. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Oggetto: DEIF 56.0 "Centri sede di equipaggi treno di Trenitalia".
Riferimento: 1) Nota CUB Trasporti del 9 novembre 2017;
2) Nota CUB Trasporti del 24/11/2017;
3) Nota CUB Trasporti del 15/1/2018

Riguardo a quanto segnalato da codesta organizzazione con le note a riferimento, si fa presente che questa Agenzia, con specifica nota emanata in data odierna, ha imposto a Trenitalia, ai sensi del decreto legislativo 10 Agosto 2007, n° 162, articolo 6, comma 2, lettera b), di allineare la disposizione di esercizio in oggetto alla nota di questa Agenzia protocollo 012446/2016 del 25/11/2016, peraltro già recepita nella DEIF 4.9 dell'Impresa la quale, al punto 4.2.3, prevede che l'incremento del personale di scorta, in caso di degradi che comportino l'assenza di segnalazione di blocco porte in cabina, debba avvenire in tutte le stazioni sede di Impianto/Presidio Equipaggi e in tutte le stazioni limitrofe a queste ultime e da esse facilmente raggiungibili.

Con la medesima nota questa Agenzia ha inoltre chiesto all'Impresa, in ragione delle peculiari condizioni di circolazione dei treni sulle linee AV, con particolare riferimento ai carichi aerodinamici cui essi sono sottoposti, di valutare l'inibizione su tali linee della circolazione dei treni soggetti a guasti che comportino l'assenza di segnalazione di blocco porte in cabina.

Il Direttore
Ing. Amedeo Gargiulo

CUB TRASPORTI

Houston, abbiamo un problema! S.O.S. video-conferenze sulla sicurezza

A chi non è ancora capitato il brivido di un "corso" sulla sicurezza in video conferenza? Mercitalia (una ne fa, cento ne pensa, nella sostanza mai una giusta), per risparmiare sul budget, ha architettato i corsi in questa modalità, collegando vari impianti con un ASPP (Addetto al Sistema di Prevenzione e Protezione) che, sfruttando la potenza del web, delucida i malcapitati dipendenti sulle responsabilità inerenti la sicurezza nei vari ambiti lavorativi. Non ci sarebbe niente di particolarmente strano in un'organizzazione cosi fatta, sennonchè il web non è cosi potente, come peraltro i computer Mercitalia Rail. Succede quindi che, mentre l'istruttore presente in stanza si assicura che il microfono funzioni e che il personale non dorma, l'ASPP inonda ininterrottamente di informazioni gli impianti collegati (è opportuno specificare che il microfono dall'altro lato è chiuso ma su questo ci arriveremo più avanti). Il tutto utilizzando parole e concetti già difficili da recepire in un ambito più

"consono", cioè con l'addetto presente fisicamente in stanza e "farcendo" inoltre gli interventi con un intercalare, "la legge non ammette l'ignoranza", alquanto minatorio perché rivolto unicamente ai dipendenti.
Per dare un ulteriore quadro della situazione, le responsabilità accennate sono solo quelle che riguardano i lavoratori, come quando viene spiegato il D.lgs. 81/08 (in particolare il titolo III, capo II che fa riferimento all'uso dei Dispositivi di Protezione Individuale), dove il "buon ASPP" menziona solo gli obblighi dei lavoratori sull'utilizzo dei DPI (art. 78), mentre non accenna minimamente al precedente articolo che riguarda gli obblighi del DdL (Datore di Lavoro) sui DPI. Questo è un fattore non di poco conto per due aspetti: il primo riguarda la quantità dei doveri del datore di lavoro rispetto a quelli del dipendente, che sono di gran lunga maggiori e che implicano maggiori responsabilità. Il secondo aspetto è rivolto a una modalità se vogliamo intimidatoria nei confronti dei dipendenti e che comunque non forma il personale sull'intero panorama delle responsabilità.
Ad ogni modo il momento "HARD-CORE" viene raggiunto quando i dipendenti decidono di fare delle domande all'ASPP. L'istruttore presente in stanza deve prima fare vari tentativi per bloccare il flusso formativo ininterrotto che proviene dall'addetto aziendale e, una volta raggiunto lo scopo, il dipendente si deve letteralmente tuffare nel computer per farsi capire dall'addetto che, una volta interpellato sugli obblighi del datore di lavoro sulla sicurezza, va in tilt come il collegamento. Un pò perchè il sistema mette a nudo tutti i suoi difetti qualitativi e un pò perchè l'addetto in questione non sa gestire domande "difficili" poste dai lavoratori, del tipo "come mi devo comportare se un mio superiore mi ordina di impegnare un camminamento insicuro e pericoloso?". Roba cosi.. Improvvisamente la legge "ammette" l'ignoranza e ne vengono fuori di tutti i colori. L'ASPP infatti risponde in questo modo alle domande precedentemente poste dal lavoratore: "si metta nei panni del povero ASPP, nonché del povero datore di lavoro (..) Che possiamo fare se RFI se ne frega delle nostre segnalazioni? D'altro canto (sempre rivolgendosi al dipendente) lei "deve" capire che noi dobbiamo fare treni. Mica possiamo interrompere la produzione se RFI non ci ascolta!" E di nuovo: "si metta nei panni del povero datore di lavoro.." Certo, in fin dei conti se il lavoratore si spacca una gamba cosa vuoi che questo rappresenti nel complesso ingranaggio della produttività?
Dulcis in fundo i lavoratori vengono a conoscenza che nessun materiale informativo e/o formativo verrà loro consegnato, e che quindi l'apprendimento e la comprensione di interi capitoli del D.lgs 81/08 spiegati in 8 ore di corso saranno demandati unicamente alla memoria dei presenti. D'altro canto i dipendenti MIR devono abituarsi all'austerity, anche formativa, con buona pace della professionalità e del buon senso. ■

DOSTO 1978

Milano Centrale
PRIMA E DOPO

Spesso un problema apparentemente non noto, può essere portato alla luce e successivamente risolto attraverso una semplice segnalazione dei lavoratori.
Milano Centrale binario 13, su detto binario si trovano, lato Milano Greco, due segnali bassi luminosi, rispettivamente il n. 309 e il n. 311. Quest'ultimo fino a poco tempo fa, si trovava posizionato sotto il relativo segnale di partenza, ma in una posizione decisamente bassa rispetto all'altezza del marciapiede (interessato da lavori di rialzo in passato). Pertanto i convogli 414 che si spostavano in manovra (per esempio verso il parco centrale), all'atto del cambio banco si trovavano oltre il segnale basso n. 309, ma in posizione tale da non permettere di avere nella visuale il segnale basso n. 311.

PRIMA

DOPO

In questa situazione (vedi figura) accadeva che il macchinista vedesse solamente la disposizione per il "libero passaggio" del segnale basso luminoso n. 328 (il quale era - ed è tutt'oggi - comune anche agli istradamenti interessanti il binario n. 12 adiacente ed è posizionato oltre il segnale di partenza) e che movimentasse il convoglio nella convinzione che l'istradamento predisposto fosse relativo al binario n.13, per poi scorgere improvvisamente il segnale basso n. 309 disposto per la "Fermata", rischiando di oltrepassarlo e rendendosi conto solo in quel frangente che l'istradamento riguardava il binario n.12.
Bene, a seguito della segnalazione di un lavoratore all'RLS IC e alla richiesta di riposizionamento del suddetto segnale basso n. 309 avanzata da quest'ultimo ai propri superiori, in pochi giorni avveniva il "miracolo" (vedi seconda figura sotto), seppur la nuova sistemazione apparisse alquanto discutibile … Invitiamo dunque i colleghi a segnalare sempre ai propri RLS, le problematiche/ anomalie di sicurezza riscontrate nell'esercizio della propria mansione lavorativa. ■

CUB TRASPORTI ITP Milano

Liberalizzazione e privatizzazione del settore merci: due chiavi di lettura per l'economia e la politica italiana

Stiamo giungendo ad un punto cruciale nel settore del trasporto merci su ferro. Polo Mercitalia e FerCargo, le società che si contendono il predominio del trasporto merci, dopo vari bracci di ferro e polemiche roventi, stanno proseguendo su un percorso ormai identico, che vede la continua ricerca dell'abbattimento dei costi, tra cui quello del lavoro. Non è dato sapere chi vincerà lo scontro, tuttavia alla fine un contendente dovrà cedere e a quel punto verificheremo lo stato delle macerie prodotte dalla lotta con cui i lavoratori dovranno successivamente confrontarsi. Non è improprio parlare di macerie, in quanto la corsa ad abbassare il costo del lavoro e del conseguente smantellamento dell'organizzazione stessa del lavoro lascerà i lavoratori a confrontarsi con un quadro desolante e precario; allo stesso tempo è difficile dare una previsione di come andrà a finire ma è tuttavia importante provare a dare una lettura critica alla situazione attuale, non solo del conflitto tra le due "super potenze" ma anche dei rapporti tra i datori di lavoro e dei rispettivi dipendenti, le percentuali effettive del trasporto su ferro e su gomma, le problematiche in corso e cosi via. Il tutto per capire in che rapporti viaggiano i proclami ottimistici delle imprese ferroviarie (e dei loro giornali di riferimento) e il contesto effettivo "vissuto sul campo" dai lavoratori. L'analisi dei dati sul trasporto delle merci su ferro fornisce alcune chiavi di lettura alquanto significative: il 28 giugno 2017, dopo un convegno FerCargo, il sito del Ministero Infrastrutture e Trasporti pubblicava un proprio articolo che affermava:

"Dopo anni di costante declino dei volumi complessivi, nel 2015 le merci [..] sono aumentate del 2 per cento. Una percentuale che nel 2016 è triplicata diventando del 6 per cento. Un segnale positivo arriva anche dalle aziende aderenti a FerCargo, [..]. Se nel 2015 la crescita è stata del 10 per cento, nel 2016 è raddoppiata diventando del 20 per cento".

L'allora ministro Delrio, presente al convegno, si dimostrò entusiasta dei dati Fercargo e, in ultima analisi, si pronunciò soddisfatto dal Polo Mercitalia che con "gli incentivi Ferrobonus e Marebonus e la riforma della portualità hanno contribuito all'efficientamento complessivo del sistema". Successivamente l'articolo chiudeva con delle dichiarazioni di Laguzzi (il presidente di FerCargo):

"Il cargo ferroviario non è affatto fuori pericolo [..] eliminare l'unica grande differenza che ci separa dal resto delle grandi reti transeuropee merci, cioè la facoltà per le imprese ferroviarie di adottare anche in Italia il modulo di equipaggio ad Agente Solo, cioè con un unico macchinista alla guida del treno. Questo modulo di condotta, infatti, previsto dallo standard delle Reti Ten T, permette una riduzione di costi delle merci trasportate pari a 2 Ferrobonus".

Questo articolo ministeriale (e quindi "pubblico") ci permette di approfondire vari fattori, tra cui: il rapporto ormai consolidato, se non entusiastico, tra l'entità governativa e il trasporto ferroviario privato; l'eventuale iter legislativo che porterà all'agente solo sui treni merci; il confinamento del settore pubblico, reso a misero apporto al miglioramento del sistema complessivo. Tuttavia, il sito ISTAT riporta dichiarazioni meno trionfanti, che suonano come una doccia fredda: "modesto incremento delle tonnellate nel settore merci pari allo 0,7%" (data di pubblicazione mercoledì 31 gennaio 2018, periodo di riferimento anno 2016).

Analizzando altre statistiche che riguardano FerCargo, troviamo un articolo sul giornale online The Medi Telegraph (29/03/18):

"cresce nel 2017 il traffico delle imprese ferroviarie private (..) Fercargo. L'incremento del 7% ha provocato una crescita complessiva dell'intero comparto di circa il 3% rispetto al 2016. Attualmente (..) la quota di mercato nazionale rappresentata dalle imprese aderenti in FerCargo è del 45% (valore in treni-km). La quota di mercato sul traffico internazionale rappresentata è invece del 65% (valore in numero treni effettuati)".

Sarebbe giusto interrogarci, a questo punto, sulla formulazione di queste cifre e, forse, delle riposte vengono fuori prendendo in esame il gemellaggio avvenuto di recente tra FerCargo e Confetra (Confederazione dei trasporti e della logistica), avvenuto in coincidenza delle statistiche riportate dall'articolo di Medi Telegraph. Ma, prima di tutto, dobbiamo comprendere cos'è Confetra. Leggendo sul suo sito ufficiale troviamo un dedalo intricato di presenze, dirette e indirette, in organismi pubblici quali il CNEL (Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro), il comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, il comitato nazionale dell'albo delle imprese di gestione rifiuti. E ancora: partecipazioni presso l'autorità per l'energia elettrica ed il gas, svariate partecipazioni a commissioni sull'autotrasporto, comitati consultivi permanenti sulla legislazione del lavoro e, non per ultimo, la partecipazione a gruppi di lavoro all'interno di ISTAT per le statistiche sui trasporti. Ora, a pensare male si fa peccato ma vengono dei dubbi legittimi sulla veridicità dei dati FerCargo usciti il 29 marzo, in concomitanza con la sua adesione a Confetra. Questa confederazione, semi sconosciuta, ha una connotazione politica forte e ben precisa: in data 01/02/18, il presidente Confetra Nereo Marcucci pone chiare domande al futuro governo che si insedierà nel corso del 2018:

"Le domande [..] riguardano temi chiave per le imprese private della logistica, del trasporto e della spedizione su ognuno dei quali auspichiamo risposte dirette che divulgheremo all'interno del nostro sistema in modo da fornire una "bussola" utile per le prossime elezioni. Abbiamo chiesto alle forze candidate a governare il Paese [..] quali interventi intendano attuare su infrastrutture, autotrasporto e spedizione internazionale, porti, cargo aereo, trasporto ferroviario, valichi alpini, fiscalità per la logistica, Autorità indipendenti, distribuzione urbana delle merci e servizi postali [..] abbiamo precisato il nostro punto di vista [..] semplificazione, interventi a saldo zero e stare al passo con l'Europa". (Fonte ANSA.it)

Sarebbe a questo punto interessante se qualche autority si occupasse di questa organizzazione, che ha un notevole peso politico nei punti chiave dello Stato, e che si sente addirittura in grado di pilotare il

risultato elettorale. Tornando sul settore merci, non pochi interrogativi vanno posti, come ad esempio "l'autonomia" degli enti governativi da queste confederazioni tentacolari e il destino di quel che resta della concezione del trasporto pubblico delle merci su ferro, ormai ridotto alla più sfrenata competizione con il settore privato. Di certo, se i governi mettono in campo politiche che vanno di pari passo alle richieste padronali, i lavoratori avranno molto poco da gioire.

Focalizzando l'attenzione sull'altro versante merci, quello di Mercitalia Rail, troviamo una forma che non rispecchia il suo contenuto. Dalla data della sua creazione (1 gennaio 2017) MIR aveva intrapreso un percorso di austerità, seguito poi da ostentazioni di ripresa e produttività ma, di contro, sconfessate dai suoi addetti ai lavori che conoscono un altra realtà. Ad oggi, infatti, non solo si continua a tagliare personale e a chiudere siti di produzione, ma si continua a stracciare contratti considerati poco remunerativi, avvantaggiando unicamente il sistema criminale FerCargo, che persegue l'agente solo sui treni. Inoltre, per ottimizzare i tagli sono stati costituiti 12 gruppi dirigenziali appositi, che fanno le pulci su VESTE (il programma che gestisce il personale mobile), sugli affitti e sulla gestione del parco carri. Sui carri, intanto, ci sono delle novità. CEMAT, la sub-holding del Polo Mercitalia dedita al trasporto intermodale e detentrice di carri, sta tirando i cordoni della borsa e ha deciso di usare i suoi carri anzichè prenderli a noleggio. Questo significa un ridimensionamento delle officine a causa di un minor numero di carri da riparare/revisionare, il che costituisce un altro indice di recessione: meno carri, meno treni. Oltretutto è un errore non da poco quello di chiudere le officine se si pensa che i detentori dei carri sono gli unici responsabili dei carri stessi e un eventuale incidente d'esercizio dovuto a una scarsa manutenzione sarebbe il risultato scontato della logica del profitto, oltre ai pericoli di disastri insiti in tali politiche. Per non parlare dei posti di lavoro in meno e della minor qualità del lavoro offerto. Quello che in definitiva colpisce è il modello organizzativo che MIR vuole perseguire come "vincente", il modello FerCargo, che ricalca lo stile liberista europeo.

Intanto, seguendo questa logica d'impresa "core-business", MIR e FS annunciano il 6 aprile una "rivoluzione", ovvero i merci sulle linee AV (Mercitalia Fast). Termine inesatto, quello rivoluzionario, dato che il progetto nacque nel 1996 (alta velocità/alta capacità) e che venne subito accantonato, in quanto i merci, per motivi legati al peso assiale e alle ridotte velocità dei carri (massimo 120 km/h) non avrebbero potuto percorre (e rovinare) le linee AV. Adesso viene presentato un restyling di 12 carrozze di un ETR 500 abbandonato nelle officine di Voghera, che subiranno quindi una trasformazione nelle officine di Vicenza.

La rivoluzione sostenuta dall'amministratore FS Mazzoncini non è altro che un trasporto di collettame (*colli di merci varie spedite con un unico veicolo per destinazioni diverse*, fonte dizionario Garzanti linguistica), cioè un treno postale-corriere super veloce, che se la vogliamo dire tutta sempre merci sono ma non certo si può parlare di rivoluzione epocale, visto che si usano vetture AV. Il primo collegamento sarà Caserta–Bologna dai terminal Caserta Marcianise e Bologna Interporto e dovrebbe iniziare a ottobre.

Queste operazioni rientrano perfettamente nella dialettica dell'alta finanza, ovvero che l'alta velocità è sinonimo di sviluppo e profitti. Profitti per chi? I treni AV costituiscono solo il 5% del trasporto passeggeri, causando nel contempo voragini di debito per le FS e l'Italia, per non parlare del devastante impatto che le linee AV hanno sull'ambiente. L'operazione Mercitalia Fast non è altro che un ennesimo tentativo atto a giustificare l'utilizzo di questo sistema. Il vero rilancio dei treni merci parte dalla logistica, dal buon funzionamento degli scali, da un ricambio effettivo di locomotori/carri e da una corretta organizzazione del lavoro.

Invece nei palazzi si decide altro. Treni merci su linee AV, treni merci ad agente solo rappresentati come la panacea a tutti i mali quando l'unico male sarebbe quello del macchinista abbandonato a se stesso. Liberalizzazione e privatizzazione a tutti i costi. Politiche affaristiche lontane dalla quotidianità, che non tengono conto di indici importanti, tra cui il crollo del trasporto delle merci per eccellenza, quello su gomma:

"Dal 2006 al 2015, il trasporto merci su strada in Italia è calato del 38,1%. Secondo una ricerca condotta dal Centro Ricerche Continental Autocarro su base Istat, si è passati da 24,9 tonnellate per abitante trasportate nel 2006 a 15,4 tonnellate per abitante trasportate nel 2015". (fonte Repubblica.it, 5/04/18)

Altro indice importante della salute del paese è quello economico:

"Rallenta la ripresa economica: nel 2018 persino la Grecia meglio dell'Italia.

Gli ultimi dati di previsione elaborati dalla Commissione europea per il 2018 sono molto indicativi: il nostro Pil reale è destinato ad aumentare dell'1,3 per cento [..] la Grecia [..] aumenterà la propria ricchezza del 2,5 per cento, mentre la Francia segnerà il +1,7 per cento, la Germania il +2,1 per cento e la Spagna il +2,5 per cento. E anche i consumi delle [..] (+1,1 per cento) registreranno le variazioni di aumento tra le più striminzite in tutta l'Ue. È un risultato molto preoccupante, visto che la somma dei valori economici di queste due componenti costituisce l'80 per cento circa del nostro reddito nazionale totale". (Fonte Today.it, 13/01/18)

In momenti così difficili le risposte politiche dovrebbero cercare di allentare le tensioni e creare vero lavoro ma, al contempo, dobbiamo leggere ben altre strategie. Si scrive austerity, si legge profitto per i più ricchi.

DOSTO 1978

OKKIO

*Il binario 1 della stazione di **Gallarate**, direzione nord, ha un segnale distinto di partenza, MA ANCHE UN LIMITE FERMATA SCMT posto circa 30 metri prima del segnale. È indicato negli FL, ma la tabella a terra (vedi freccia) è assai sporca e poco visibile. In caso di partenza col segnale a VI occorre fare il SR all'altezza del circuito di terra e della tabella prima del segnale, altrimenti va in TrainTrip.*

Scrivevamo nel 2009 … quando tentavamo di resistere alla piena distruzione del nostro lavoro … quanto è attuale il tema, visti gli ultimi avvenimenti

Problemi del nostro tempo

L'USURA BORDINO-ROTAIA E LA MANCATA LUBRIFICAZIONE

Da (troppo) tempo ormai ci stiamo - ahimè - abituando a guidare mezzi di trazione dove la lubrificazione (del bordino o degli archetti non in carbone) è esclusa. Ciò che oggi è diventato normale, ovvero l'esclusione dell'apparecchiatura, in passato era rigorosamente proibito oltreché sconsigliato.

Basta soffermarsi sulle apparecchiature di bordo predisposte alla lubrificazione bordino-rotaia, la più nota delle quali è il "De Limon".

L'installazione del De Limon venne accelerata alla metà degli anni '70, proprio per ridimensionare il problema dell'usura determinato dall'attrito tra il bordino delle ruote e la rotaia. Ogni apparecchiatura costava all'epoca circa 2 milioni di lire.

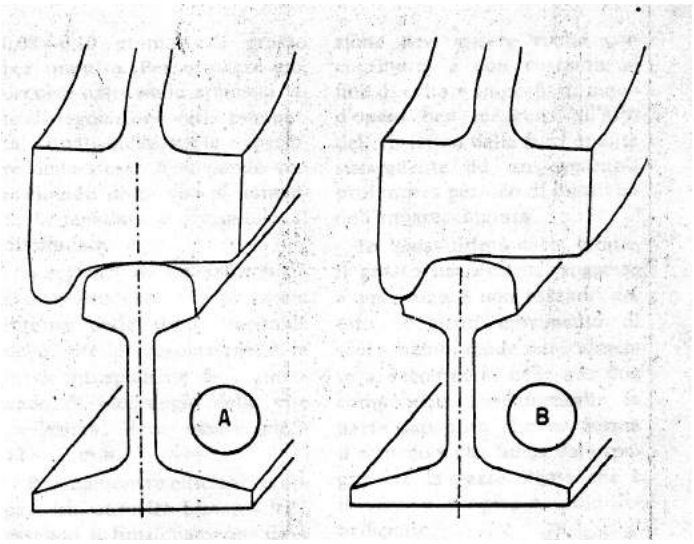
L'usura bordino-rotaia è maggiore nelle linee con raggi di curvatura ridotti (soprattutto fino a 300 metri) e nei periodi di siccità prolungata (non è il caso di questo inverno); inoltre all'aumento della velocità dei convogli corrisponde un incremento dell'usura che è quantificabile esponenzialmente (al quadrato).

In passato, sino a quando i tagli alla manutenzione non avevano superato il livello di guardia, l'aspetto della lubrificazione aveva sempre ricoperto un posto fondamentale.

Qual è il suo funzionamento? Ogni 100-300 metri si attiva l'elettrovalcola che permette all'ugello di lubrificare il bordino con un getto a pressione di 0,08-0,10 g di grasso nebulizzato od olio; tale intervento non compromette l'aderenza, anche e soprattutto a causa della fortissima pressione della massa del locomotore sull'area d'impronta tra ruota e rotaia; la lubrificazione del De Limon agisce solo sulle ruote anteriori senso marcia; la mandata è regolata da una vite; avvitandola aumenta, e viceversa.

La manutenzione di tali apparecchiature ha costi modesti, che però aumentano dopo lunghi periodi di mancato funzionamento; in particolare in quelli col grasso, quest'ultimo tende a decomporsi nelle sue due componenti fondamentali: infatti la parte "saponosa", dopo essersi scissa da quella oleosa, tende a condensarsi, indurendosi si insinua negli angoli e finisce per bloccare la corsa del pistone di pompaggio.

Abbiamo parlato al presente ma, per come vanno le cose, avremmo dovuto usare il passato: qual'*era* il suo funzionamento, viste le sistematiche esclusioni delle apparecchiature. Chi è più anziano ricorderà come, durante le visite normali, spesso effettuassimo lo scarico dell'aria dal serbatoietto del grasso: se l'aria era tanta significava che di grasso ce n'era poco; inoltre si attivava il pulsante prova dell'apparecchiatura, si controllavano le lampade spia e gli ugelli, che dovevano essere liberi da ghiaccio o incrostazioni.



Nel corso degli anni i continui tagli operati dall'azienda col tacito assenso dei concertativi hanno ridotto i tempi di visita facilitando la mancata esecuzione di tali controlli. Una buona lubrificazione bordino-rotaia permetteva di ridurre significativamente l'usura, e quindi di risparmiare su interventi riparatori o di sostituzione anticipata delle rotaie.

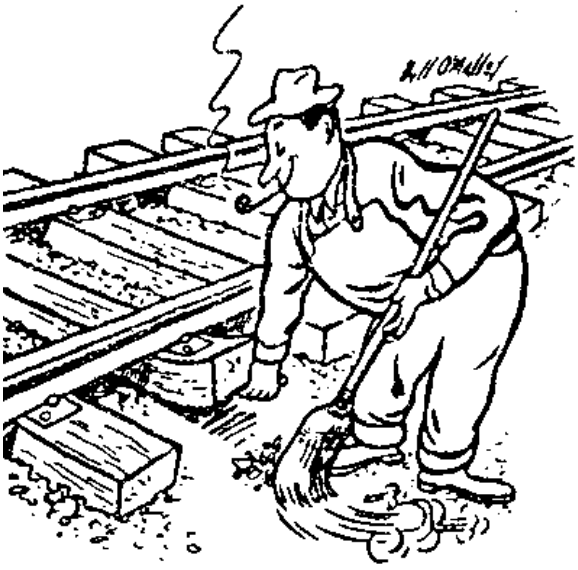
Ma i tagli selvaggi hanno avuto il sopravvento.

Deve rientrare nei nostri compiti fare il possibile per pretendere che le apparecchiature predisposte siano efficienti e funzionanti. ■

AP

Per approfondire:

Enrico Lanis, L'Usura bordino-rotaia, La Tecnica Professionale, agosto 1978.



"Cantoniere scrupoloso" [Rail et route, agosto 1949]

CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA I FERROVIERI **COMUNICATO 2/2018 del** 26 marzo 2018

Sentenza di Cassazione per Sandro Giuliani

Il licenziamento di Sandro Giuliani, avvenuto nel 2011, per aver applicato le norme di sicurezza a bordo treno, era stato confermato in primo grado e in secondo grado.
Il 20 dicembre scorso c'è stata l'udienza di **Cassazione**, ultimo grado di giudizio, e il 16 marzo è arrivata la sentenza che rinvia nuovamente in Corte d'Appello per **discutere e decidere se vi è proporzione tra "infrazione" commessa e sanzione comminata (il licenziamento), fatto che non è precedentemente avvenuto.**
Nel merito, quindi, non è stata ribaltata la sentenza di secondo grado, poiché è stato confermato il respingimento delle motivazioni tecnico-professionali prodotte dalla difesa di Sandro (gli altri punti del ricorso non sono stati accolti); ma**, accogliendo un punto importante del ricorso, viene stabilito che:**
- il datore di lavoro è tenuto a dimostrare che la sanzione comminata sia proporzionale al fatto imputato al lavoratore;
- il giudice può stabilire se si sia in presenza di giusta causa o giustificato motivo per comminare il licenziamento (indipendentemente da quanto contenuto nel CCNL, specificando che quanto viene indicato come motivazione di sospensione o licenziamento ha un "carattere esemplificativo").
Sandro ha agito convinto di farlo nel rispetto di regolamenti e norme di legge ma, soprattutto, ha messo davanti a tutto la sicurezza del trasporto, dei lavoratori e dei viaggiatori.
Dovrà nuovamente affrontare l'Appello, ma di certo è importante, e non era affatto scontato nella fase di attacco concentrico che vivono i lavoratori, che venga posto un ostacolo alla pratica dei licenziamenti "facili" – sempre più frequenti anche in FS, attuata, come ben sappiamo, per *togliere di mezzo* i ferrovieri scomodi, quelli che alzano la testa e che denunciano le mancanze e le gravi irregolarità in materia di sicurezza.
Si deve lavorare per vivere ma – Sandro Giuliani e i nostri colleghi che hanno subito e subiscono la pesante repressione aziendale lo sanno benissimo – per lavorare bisogna prima di tutto essere vivi!
La Cassa di Solidarietà continuerà a sostenere la battaglia di Sandro fino in fondo. ■

La solidarietà è il primo passo verso la libertà!

IL DIRETTIVO

LA MOBILITAZIONE DEI FERROVIERI FRANCESI

L'uomo immagine del liberismo in salsa francese, il rampante Macron, non demorde dal voler portare a termine il compito che gli è stato assegnato: demolire pezzo per pezzo le conquiste del lavoro omologando la Francia ai canoni del liberismo tanto caro ai potentati economici che lo hanno plasmato sospingendolo fino alla carica più influente di Francia. Dopo la Loi du Travail arriva l'ora delle ferrovie. Inconcepibile che sia ancora lo Stato a garantire la mobilità dei cittadini, inconcepibile l'esistenza di molte linee secondarie, inconcepibile che lo Statuto dei ferrovieri sia ancora in vigore tutelando un lavoro usurante, inconcepibile che esistano ancora tanti dipendenti della pubblica amministrazione. Non è retorica ma è il pensiero espresso nei decreti (proprio decreti per dimostrare ancor più l'arroga del potere) che Macron vuole approvare riformando le ferrovie francesi. I sindacati CGT, Unsa, Sud-Rail e CFDT hanno risposto con la programmazione di 13 settimane di sciopero cadenzato (due giorni a settimana) contrastando, seppur con diverse attitudini nel fronte della mobilitazione, un progetto di totale smantellamento dell'universalità del servizio ferroviario con l'apertura -liberalizzazione- del settore alle brame dei privati. Brame che si identificano con la deregulation contrattuale innanzitutto. La strumentalità del progetto, che ha ormai sfondato in quasi tutta Europa, è facilmente misurabile dai miseri slogan che lo accompagnano: l'efficienza del "privato", la promessa di mirabolanti performance del servizio e compagnia cantante. Tutta roba che, è ormai storicamente accertato, nessuno ha mai visto in nessun angolo del vecchio continente. Semmai si è visto molto arretramento dei diritti dei lavoratori, contratti al ribasso e precarizzanti, società private che drenano sussidi statali e un servizio che di moderno ed efficiente ha solo il criterio del "se rende bene altrimenti si taglia". Se è chiaro che lo scopo di Macron e dei suoi "padrini" è quello di guadagnare sulla precarietà del lavoro e sulle infrastrutture pagate dai cittadini, speriamo che altrettanto chiara sia la risposta dei lavoratori e dei cittadini francesi a questo attacco ai loro diritti.

Il nostro messaggio ai compagni francesi di SUD RAIL

Chers camarades de SUD RAIL,
nous sommes à vos côtés contre le projet libéral du gouvernement Macron, qui vise à détruire l'unité des chemins de fer et à démanteler les droits des cheminots. Réduire le service public, éliminer des milliers d'emplois, augmenter la précarité, ces sont les conséquences de la libéralisation. Nous menons votre propre bataille depuis des années. La division réduit et menace la sécurité, on l'a vu partout, à Bretigny 2013 comme à Pioltello 2018 …
Vive votre lutte, un exemple pour tous.

Cheminots de CUB RAIL WOBBLY

E la loro risposta

Compagni,
La Federazione SUD-Rail, tutti i suoi sindacati costituenti, i suoi attivisti, i suoi membri, vi ringraziano per il vostro messaggio di supporto.
In effetti, in Italia, in Francia e più in generale in tutta Europa, i liberisti privatizzano il trasporto ferroviario. Distruggono il servizio pubblico a beneficio degli azionisti e a discapito dell'interesse degli utenti.
È un attacco globale liberale e capitalista contro tutti i servizi pubblici che non risparmia lavoratori. La forza lavoro è ridotta, le condizioni di lavoro si deteriorano e alla fine è sempre più sofferenza per i dipendenti.
È perché la loro guerra di classe non ha confini che, più che mai, dobbiamo essere uniti e sostenerci a vicenda. È quindi con grande gioia che trasmettiamo a tutti i nostri attivisti il vostro messaggio di sostegno che ci aiuterà a continuare e rafforzare la nostra lotta.
Grazie ancora e a presto.

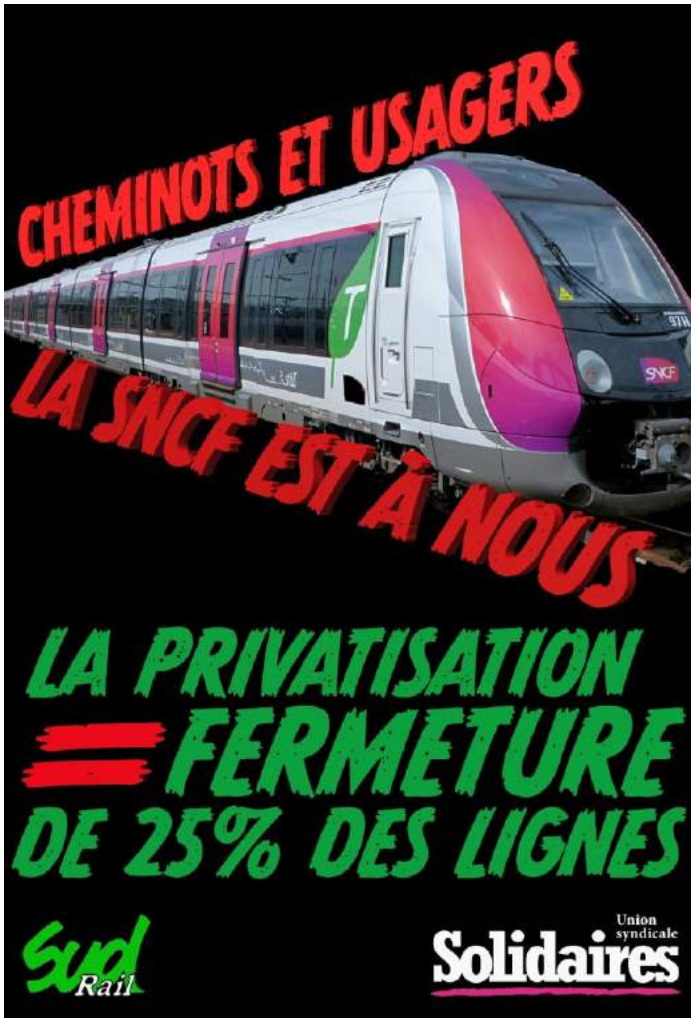
La Federazione SUD-Rail

..E IN ITALIA?

Non sappiamo come andrà a finire la mobilitazione dei ferrovieri francesi contro il progetto di liberalizzazione del settore ferroviario portato avanti dal governo Macron, difficile dire se avrà miglior fortuna rispetto alle mobilitazioni contro la Loi du Travail. Tuttavia un punto centrale non può essere taciuto almeno nel rapporto fra quanto sta accadendo ora in Francia e quanto accaduto negli ultimi lustri in Italia. Accantonando le scadenze formalizzate dalla UE per la liberalizzazione del trasporto ferroviario, risalta forte una differenza centrale: la mobilitazione! Ciò che succede oltralpe, seppur con differenze metodologiche all'interno del fronte sindacale (una parte contraria nel merito ed una più sul metodo), mai ha avuto cittadinanza in Italia. Non ci è difficile raccontare come la liberalizzazione del settore ferroviario (e non solo) abbia marciato spedita e agile sui resti di un sindacalismo confederale talmente prono ai voleri padronali da diventarne addirittura il primo alfiere con un esercito di ascari pronti a spiegare ai lavoratori, invece di tutelarne gli interessi, le meraviglie della modernità e del mondo che cambia. Chi ha memoria storica non tarderà a ricordare operazioni di totale assenso allo smantellamento dell'intervento pubblico nelle ferrovie che, tuttora, rimane a mo' di cappello protettivo di una deregulation che colpisce contratti, appalti ed il servizio stesso, ormai diventato l'apoteosi del classismo neoliberista. A partire

dai primi due “pacchetti ferroviari” del 2001 e 2004 dedicati all’apertura del mercato del servizio merci, fino agli ultimi due del 2007 e 2016 il progetto è andato concretizzandosi ma, e qui si rileva la prima percurialità italiana, il recepimento dei vari stati membri è stato spesso eluso. In italia invece i governi, già dalla fine degli anni ‘80 succubi dei voleri dei potentati economico/politici europei impersonati dalla Commissione, hanno accelerato le operazioni addirittura oltre il terzo pacchetto aprendo anche il servizio passeggeri domestico ad ogni operatore certificato con un’espansione dello stesso dettato europeo.
I diktat degli interessi privati ed il totale schiacciamento di governi e sindacati confederali su di essi ha creato un modello di apertura al mercato seconda solo alla privatizzazione selvaggia operata in Inghilterra con i disastrosi risultati conosciuti in tema di sicurezza e sostenibilità. Se la Germania ha mantenuto all’interno dello Stato il controllo del trasporto ferroviario pur societarizzando i servizi ma mantenendo una forte unità, in Francia si è proceduto a rispettare la separazione fra gestore dell’infrastruttura e vettore ferroviario solo formalmente con la creazione di una società pubblica per la rete che, però, ha ceduto ogni potere in delega alle SNCF.
L’apertura del mercato in Italia ha creato una situazione in cui il servizio universale ha raggiunto livelli marginali e comunque sostenuto dello Stato e dalle Regioni depurando così dai costi i servizi profittevoli lasciandoli anche alle società private. Particolarmente nel servizio merci, molto appetito dagli interessi privati, la liberalizzazione ha ormai schiacciato il servizio “di Stato” per lasciare totale spazio a miriadi di società. Ovviamente i massimi benefici privati si dovevano raggiungere sia con l’ingresso sul mercato che sfruttando strumenti e possibilità di taglio dei diritti e dei costi generali del lavoro. Se una serie di leggi di precarizzazione e schiacciamento del lavoro hanno creato condizioni generali di favore, le aziende avevano bisogno di altri strumenti ben presto concordati con i sindacati confederali. Contratti di lavoro regressivi nelle condizioni di lavoro, una serie di accordi sindacali che hanno provocato tagli consistenti nell’esercizio ferroviario e l’esternalizzazione della gran parte delle lavorazioni lasciate in pasto a cooperative e società dedite al massimo sfruttamento della precarietà legislativamente creata.

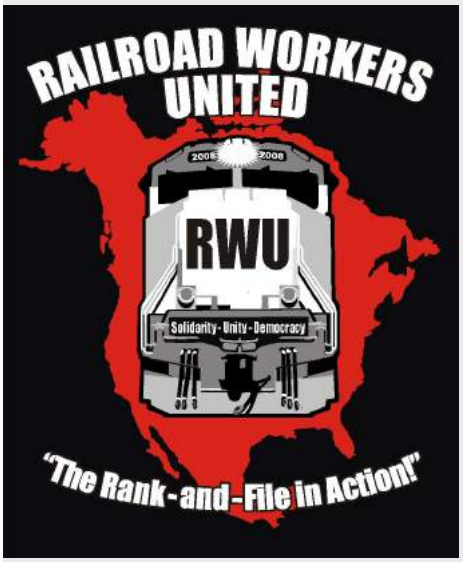
Se in Francia si mette comunque in discussione un modello liberista che cerca di smantellare le garanzie (Statuto dei Ferrovieri) e tagliare migliaia di posti di lavoro, in Italia tutto ciò è avvenuto con l’assenso e, spesso, l’incoraggiamento delle cosiddette parti sociali perennemente all’opera, al netto di sterili comunicati, nel giustificare l’ineludibilità dell’operazione.
Mai i lavoratori sono stati messi davanti alla realtà di un modello che voleva imporsi sui diritti dei lavoratori e sull’universalità della mobilità, anzi sono stati accompagnati dentro un vortice che ha restituito tutte le storture che abbiamo ricordato. L’ultimo esempio lo abbiamo conosciuto recentemente con l’acquisto, da parte di un ricco fondo statunitense, della società NTV, finora sostenuta con non poche agevolazioni “pubbliche” -spesso a carico dei lavoratori- e ora testa di ponte per interessi lontani da quelli italiani.
La garanzia di un servizio sociale di primaria importanza si è trasformata in una giungla deregolamentata dove, nonostante la propaganda confederale, prosperano precarietà, contratti al ribasso e risparmi anche sulla sicurezza. Inutile che la fonte normativa rimanga in mano pubblica quando è all’ordine del



giorno l’aggiramento, l’interpretazione di comodo, la derubricata fonte normativa stessa sussidiata all’impresa, l’organizzazione del lavoro a bambola russa grazie al sistema elusivo delle esternalizzazioni, fino alla condiscendenza regolamentare in forza delle lobbie perennemente impiantate presso gli uffici di pubblica autorità ferroviaria. Gli incidenti ne sono postuma conferma.

La risposta alla domanda che ci ponevamo nel titolo risiede proprio in questa diversità fra la presenza in Francia di una critica più o meno radicale dell’impostazione liberista del trasporto ferroviario e l’ipocrita accettazione in Italia dove la mobilitazione dei sindacati di base -che porta avanti questa critica- tende ad essere contrastata sia nelle pratiche gestionali aziendali che nella controinformazione confederale, fino all’ultimo stadio della repressione legislativa del diritto di sciopero. L’agitazione proclamata in Francia sarebbe impossibile per legge in Italia ove vigono franchigie e limitazioni di ogni tipo, spesso strumentali. Un altro attrezzo utilissimo allo scopo liberista per creare sfiducia nel mondo del lavoro e disgregazione.
La mobilitazione dei ferrovieri francesi, seppur difficile, dovrebbe essere lo spunto per non perdersi nelle solite fasi di circostanza (“*magari uno sciopero alla francese ...*”) ma riflettere sul cosa e chi ci ha portato a vivere una situazione in cui pochi hanno da guadagnarci e molti, utenti e lavoratori, da perderci. ■

CUB TRASPORTI



Il 6 aprile a Chicago si è svolta la Convention annuale della Railway Workers United (RWU), organizzazione dei ferrovieri del Nord America. Di seguito il nostro intervento, tradotto e letto in inglese per noi da Roberto Luzzi del SI Cobas

Fratelli RWU,

Quando qualche anno fa abbiamo scoperto la vostra Unione, da subito ci siamo resi conto che erano davvero tanti i punti in comune tra di noi. Siamo felici di aver stabilito allora un contatto che, col tempo, si sta stabilizzando sempre di più.
Da anni combattiamo contro la liberalizzazione ferroviaria che ha determinato, in Italia come in tutta Europa, la concorrenza selvaggia, il peggioramento delle condizioni di lavoro, l'aumento degli orari, un drastico calo di addetti, la chiusura di molte linee, in nome del profitto e della privatizzazione. Inizialmente questo ha interessato il trasporto merci (Cargo), ora sta investendo anche il trasporto passeggeri.
I sindacati maggiori e "ufficiali" sono complici di questo stato di cose, per questo abbiamo costruito una rete di sindacati alternativi.
Le nostre principali battaglie si svolgono sul fronte della sicurezza. Abbiamo lottato per tentare di difendere il doppio macchinista, ci opponiamo alla riduzione delle squadre di scorta sui treni passeggeri. Anche noi abbiamo avuto un gravissimo disastro con l'esplosione di un treno a Viareggio (2009), come a Lac Mégantic. Abbiamo documentato la vicenda di Tom Harding e degli altri imputati perché bisogna opporsi al tentativo di scaricare, ogni volta, le colpe sugli operatori anziché su chi è responsabile dei risparmi sulla sicurezza.
In Italia come in altri paesi ci sono leggi che limitano fortemente la libertà di sciopero nei trasporti. Ma sappiamo che, quando ci sono i rapporti di forza, i lavoratori uniti vincono, per questo obiettivo lavoriamo.

Grazie a John Wright, che abbiamo intervistato sul nostro giornale, abbiamo scoperto che Joe Hill sta ancora viaggiando su qualche treno merci degli States, in compagnia della sua chitarra, e canta ancora contro tutte le ingiustizie.
Ci siamo stampati addosso l'etichetta di Wobbly, per continuare quella che cento anni fa fu la battaglia di Eugene Debs, di Joe Hill, di Mamma Jones, di Big Bill, dei nostri antenati che emigrarono negli States e si organizzarono nelle Unions dei minatori e dei ferrovieri.
Mentre scriviamo, i ferrovieri francesi stanno iniziando una dura lotta contro la liberalizzazione del trasporto passeggeri, che porterà tagli, chiusura di linee, peggioramenti delle condizioni di lavoro. Da sempre è così, chi paga sono i ferrovieri e gli utenti delle ferrovie. Stiamo sostenendo la lotta dei ferrovieri francesi, in contatto col sindacato SUD RAIL.
La vostra battaglia per una ferrovia sicura è la nostra.
La vostra denuncia dei tradimenti dei sindacati che si accodano alle imprese invece di difendere le condizioni di lavoro, è la nostra.
Il vostro impegno per difendere la dignità dei lavoratori delle ferrovie è il nostro.
Noi siamo orgogliosi di avere dei fratelli dall'altra parte dell'Oceano che perseguono i nostri stessi obiettivi, con lo stesso spirito e la stessa abnegazione, contro i tagli alle ferrovie attuati in nome del profitto.
Vi salutiamo e vi aspettiamo in Italia.

I FERROVIERI DI CUB RAIL WOBBLY

Alitalia

Il 26 e 27 febbraio la Cub Trasporti è stata invitata, ed ha piacevolmente partecipato con un proprio rappresentante (Daniele Cofani Cub Trasporti Alitalia / Fronte di Lotta No Austerity), al II Congresso del settore aereo della CGT (Confederazione Generale del Lavoro) a Malaga, invito maturato durante il III Incontro delle Rete Sindacale di Solidarietà e Lotta svoltosi in gennaio a Madrid, dove hanno partecipato colleghi del settore aereo di vari stati (Italia, Portogallo, Brasile, Spagna). Con grande ospitalità è stato concesso da subito, al rappresentante della Cub Trasporti, all'apertura del congresso, un intervento per raccontare brevemente la lotta dei lavoratori Alitalia e la situazione generale del trasporto aereo in Italia, molto apprezzata è stata la parte finale in cui proponeva la possibilità di una giornata di lotta unitaria in quanto le questioni generali che caratterizzano le lotte in tutta Europa sono identiche e necessitano di una risposta unitaria ed internazionale.
Al congresso hanno partecipato decine di delegati di vari aeroporti (Madrid, Barcellona, Malaga, Canarie, ecc) e di varie società e compagnie aeree (GroundForce, Swissport, Aena, Iberia, Ryanair, Norvegian, Easyjet, ecc.) rappresentando una realtà del settore organizzata e combattiva. La discussione durante tutto il congresso è stata interessante e sono stati molti gli emendamenti proposti e messi al voto. Sono emerse problematiche organizzative simili a quelle esistenti

anche nei sindacati di base in Italia come ad esempio la difficoltà di reclutare nuovi associati e delegati, di far lottare i lavoratori in prima persona, problematica sulla comunicazione interna ed esterna verso i lavoratori con l''utilizzo dei social senza però far mancare il contatto umano, e poi la necessità di lottare contro le discriminazioni di genere e politiche, la necessità di lottare contro la flessibilità e precarietà oraria di lavoro che quasi mai concilia con il tempo da dedicare alla famiglia. Tutte problematiche che fanno parte dell'attività sindacale di organizzazioni combattive che non cercano scorciatoie e alternative, ma lottano quotidianamente per tentare di cambiare lo stato delle cose, anche contro le burocrazie sindacali e il clientelismo. Non possiamo che rimanere soddisfatti di questa esperienza che ci fa crescere dal punto di vista culturale e politico, con la speranza che possa essere ripetuta ed allargata a più realtà combattive del settore. Ringraziamo di cuore le compagne e i compagni della CGT per l'invito e l'ospitalità e inviamo gli auguri di buon lavoro al segretario e a tutte le segreterie elette.
Gracias, la Lucha es el único camino!

Dal 25 al 28 gennaio si è svolto a Madrid il III INCONTRO DELLA RETE SINDACALE INTERNAZIONALE DI SOLIDARIETA' E LOTTA, e per la prima volta si sono incontrati dei lavoratori del trasporto aereo di nazioni ed organizzazioni differenti per tentare di far *decollare* un coordinamento internazionale del settore.
I primi contatti tra i colleghi sono avvenuti durante le lotte che sono incorse in tutto il 2017, prevalentemente in Europa e Sud America, sono stati molti gli scambi di solidarietà tra le varie realtà in lotta attraverso comunicati, foto e video, in alcuni casi sono avvenuti anche degli incontri tra compagni. Da questa esperienza si è deciso di produrre un documento da presentare all'incontro di Madrid, che raccontasse e spiegasse la situazione del settore nei vari paesi per dare il via ad una discussione ed analisi utile alla creazione di un vero e proprio coordinamento capace di trovare una sintesi delle problematiche che affliggono il settore con le relative iniziative unitarie di contrasto.
A Madrid si sono incontrati lavoratori italiani, portoghesi, brasiliani e spagnoli e dal confronto è emerso che le varie lotte parlano tutte la stessa lingua che è quella dello sfruttamento dei padroni anche attraverso le responsabilità politiche dei governi e delle burocrazie sindacali. I compagni riunitosi hanno deciso di trovare delle argomentazioni comuni, riscontrate nelle varie lotte che li vedeva protagonisti, per iniziare a costruire una prima piattaforma di rivendicazioni :
Orari di lavoro e turnazioni che incidono sulla qualità della vita famigliare e sulla salute;
Salari sempre più al ribasso a causa del modello low cost imposto dalla liberalizzazione del mercato;
Precarizzazione del lavoro che condanna generazioni di giovani ad una vita senza prospettive;
Esternalizzazione di attività di handling e manutenzione con lavoratori sempre più divisi e in concorrenza fra di loro a danno dei salari, dei diritti e della sicurezza;
Burocrazie sindacali che avvallano ogni richiesta dei padroni per far aumentare i loro profitti a danno dei lavoratori sempre più impoveriti e sfruttati;
Forte rivendicazione per un servizio pubblico del trasporto aereo, sia per i servizi a terra negli aeroporti, sia per la gestione delle compagnie di bandiera.
Il prossimo passo sarà quello di trovare le modalità di contrasto al sistema imposto dal capitale che ci vede in ogni situazione come parte debole e sfruttata. Per fortuna sono molte le lotte intraprese dai lavoratori del settore in varie nazioni, ma sono lotte spesso isolate contro governi, padroni e burocrazie sindacali, il compito di tutti sarà quello di unire, coordinare e rendere più forti le lotte di ognuno!
RIPRENDIAMO IL VOLO! RSISL ■

CUB TRASPORTI (Italia)
FRONTE DI LOTTA NO AUSTERITY (Italia)
SOS HANDLING (Portogallo)
FNTTA (Brazil)

Intervento CUB trasporti settore Aereo invitata al seminario tenutosi a São José dos Camposin (Brasile), organizzato da Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região (CSP-Conlutas), Sindicato dos Metalúrgicos de Botucatu (Força Sindical) e Sindicato dos Metalúrgicos de Araraquara (CUT), in occasione della possibile vendita della compagnia Embraer all'americana Boeing

Buon giorno a tutti e a tutte mi chiamo Daniele Cofani sono un operaio della manutenzione Alitalia, sono un'attivista della Cub Trasporti e del Fronte di Lotta No Austerity, ho accettato con grande piacere ed onore l'invito della CSP – Conlutas a questo seminario dei colleghi dell'impresa aeronautica brasiliana Embraer.

Oltre che portare la solidarietà e il sostegno da parte dei colleghi Alitalia , vorrei dare un contributo alla vostra lotta contro la vendita dell'Embraer all'Americana Boeing raccontando i fallimenti industriali della privatizzazione di Alitalia con la perdita del controllo pubblico di un asset strategico per il Paese con tutte le conseguenti ripercussioni sull'occupazione, le condizioni dei lavoratori e lo sviluppo economico della Nazione.
Già nei primi anni 2000, quando Alitalia era ancora pubblica sotto il controllo azionario del Ministero dell'Economia, il governo Italiano tentò di venderla, attraverso una fusione, alla compagnia di bandiera olandese KLM, progetto che però non andò a buon fine.
Nel 2004, invece fù firmato un primo accordo con le organizzazioni sindacali per un riassetto proprietario ed azionario dando di fatto inizio alla privatizzazione di Alitalia che negl'anni a seguire comin-

ciò a perdere quote azionarie a favore di privati.
Dal 2004 Alitalia, oltre che alle quote azionarie, cominciò a perdere anche attività di lavoro, infatti iniziarono le prime terziarizzazioni di attività soprattutto nella divisione manutenzione. Fino a quel momento in manutenzione erano presenti 4000 lavoratori tra operai ed impiegati e si svolgevano in "casa" tutte

le operazioni manutentive sia per Alitalia che per altre compagnie.

Tra il 2004 e il 2008 sono state effettuate, volutamente, delle politiche industriali di ridimensionamento flotta e attività per rendere Alitalia sempre più piccola e meno competitiva in un mercato del trasporto aereo europeo ormai liberalizzato e indirizzato tutto verso le privatizzazioni.

Quello che stava succedendo ad Alitalia, ma anche in altre compagnie, faceva parte di un progetto ben preciso. Nel 2000 la De Palacio, ministra dei trasporti della comunità europea, dichiarò che in Europa dovevano rimanere solo 3 grandi compagnie di bandiera dei 3 stati più industrializzati (Germania, Francia, Gran Bretagna) per gestire e svolgere il traffico intercontinentale, quello più redditizio, tutte le altre compagnie degli stati europei dovevano svolgere solo traffico ausiliare, una di queste era appunto Alitalia.

La totale privatizzazione con la vendita e la perdita del controllo pubblico di Alitalia, avvenne tra il 2008 e il 2009 a cavallo di 2 differenti governi, la iniziò il governo di sinistra e la portò a termine il governo di destra di Silvio Berlusconi.

Per salvare degli investimenti di alcune banche vennero fuse nella nuova Alitalia anche altre 2 compagnie italiane private (Volare e Airone) ma fù solo una fusione economica, infatti la flotta della nuova Alitalia fù drasticamente ridotta e furono licenziati 10000 lavoratori, noi la definimmo una “macelleria sociale”. Inoltre, per chi rimase in Alitalia, venne diminuito il salario mediamente del 13%.

L’assetto societario dell’Alitalia privatizzata vedeva come principale proprietario la compagnia franco-olandese AirFrance -KLM e per il resto la peggiore imprenditoria italiana. Lo Stato italiano perse del tutto il controllo della compagnia di bandiera e di conseguenza il traffico dei turisti e delle merci, fù una totale follia per un Paese che vive di turismo ed esportazioni.

AirFrance-KLM, controllando Alitalia, favorì gli interessi economici della Francia e dell’Olanda, infatti gran parte del traffico passeggeri di lungo raggio da e per l’Italia, non transitò più per Roma ma per gli aeroporti di Parigi ed Amsterdam con un gran danno economico per il nostro Paese.

Settore duramente colpito dalla privatizzazione fù la Divisione Manutenzione, da 4000 lavoratori si passò a poco più di 1000, furono terziarizzate molte attività e rilavorazioni di cui la maggior parte verso le officine e gli hangar francesi. I dirigenti di AirFrance vennero a fare la spesa delle nostre migliori attività creando un deserto all’interno della Divisione Manutenzione Alitalia.

Tutte le fasi della privatizzazione Alitalia dal 2004 al 2009, sono state condivise dai vari governi e da tutte le altri centrali sindacali burocratiche, la Cub Trasporti portò avanti una dura lotta solitaria con scioperi e manifestazioni all’aeroporto di Roma ma fù chiaramente una grande sconfitta.

La privatizzazione di Alitalia fù un totale fallimento infatti nel 2014 è dovuto intervenire di nuovo il governo italiano per evitare che la compagnia chiudesse, però, invece di nazionalizzare Alitalia, decise di effettuare una seconda privatizzazione con la vendita del 49% delle azioni alla compagnia degli emiri arabi Etihad e nel passaggio furono licenziati altri 2000 lavoratori.

Anche questa seconda privatizzazione e vendita andò a discapito dei lavoratori e del Paese, fù nuovamente espropriata del controllo dei propri flussi di passeggeri e continuò la cannibalizzazione non solo delle attività manutentive ma anche di quelle informatiche.

Dopo solo 2 anni di gestione da parte sceicchi emiri, il conto economico di Alitalia andò in picchiata, fù un disastro totale, e nel 2017, ancora una volta, padroni e sindacati vollero far pagare il costo del fallimento ai lavoratori, presentando loro un piano di tagli al salario e di licenziamenti.

Finalmente i lavoratori Alitalia si ribellarono unitariamente e decisero di sostenere una dura lotta organizzata dalla Cub Trasporti contro il piano dei padroni e per la nazionalizzazione di Alitalia, tra febbraio ed aprile ci furono 4 grandi scioperi con manifestazioni all’aeroporto di Roma.

Ad aprile ci fù un referendum in cui il 67% dei lavoratori Alitalia bocciarono il piano dei padroni e dei sindacati votando NO, un votazione molto difficile perché avevamo tutti contro dal governo ai mass media e tutte le burocrazie sindacali, il referendum Alitalia è stata una vittoria storica.

I lavoratori Alitalia votarono No perché avevano subito sulla propria pelle le conseguenze di 2 privatizzazioni fallite, votarono No contro le menzogne raccontate dalla politica e dalle burocrazie sindacali, votarono No perché sapevano benissimo che il problema in Alitalia non era il costo del lavoro.

In Italia, ma non solo, abbiamo avuto molta solidarietà, importanti sono stati sia lo sciopero del 16 giugno di tutti i trasporti, dove si è paralizzato gran parte del Paese in solidarietà della lotta dei lavoratori Alitalia, sia la manifestazione del 29 maggio in cui hanno sfilato in corteo a Roma migliaia di lavoratori di settori differenti a sostegno della lotta e della nazionalizzazione della compagnia di bandiera. Tanta solidarietà ci è arrivata anche da colleghi del settore aereo sia europei che sud americani, con molto piacere ci è arrivata anche la vostra solidarietà, e vi assicuro che durante le giornate di lotta non ti fa sentire solo e ti da molta forza.

In questo momento Alitalia, per evitare il fallimento e la chiusura, è passata sotto il controllo dello Stato, è di fatto nazionalizzata ma la politica la vuole vendere e privatizzare di nuovo.

Noi stiamo continuando a lottare contro un accordo firmato tra governo e burocrazie sindacali, che ha tradito il voto del referendum sospendendo dal lavoro 1600 lavoratori, e stiamo continuando a lottare contro la vendita di Alitalia e per la sua nazionalizzazione.

Sono interessati a comprare Alitalia sia la compagnia tedesca Lufthansa sia un’alleanza tra AirFrance e la Delta (compagnia Americana) ma in entrambi i casi ci sarebbe un ulteriore ridimensionamento di Alitalia con migliaia di licenziamenti favorendo solo privati e speculatori, a discapito degli interessi dei lavoratori e dei cittadini italiani.

La storia di Alitalia rappresenta il totale fallimento della vendita e privatizzazione di asset strategici utili allo sviluppo di una nazione, secondo alcuni studi la vendita e la privatizzazione di Alitalia, tra costi e mancati guadagni, è costata agli italiani 7 miliardi di euro e decine di migliaia di posti di lavoro ed ora ci ritroviamo senza una compagnia di bandiera.

I lavoratori Alitalia e i lavoratori Embraer stanno portando avanti la stessa lotta che oltre alle tematiche sindacali, va a difesa di 2 grandi aziende strategiche per l’Italia e per il Brasile

Alitalia ed Embraer non devono essere vendute ma, attraverso la nazionalizzazione, devono tornare ad essere pubbliche sotto il controllo dei lavoratori. In un settore come quello del trasporto aereo che è in continua espansione, dobbiamo evitare che solo pochi speculatori senza scrupoli mettano le mani su asset che generano ricchezza per la collettività.

Fino alla vittoria. ■

Lotta in difesa dell'ambiente e del lavoro, con quale sindacato?

Capita spesso e tanto più nelle realtà di economie occidentali di decrescita industriale, che ci si attacchi al bene del lavoro "qualunque sia", a come ci viene prospettato da chi lo propone a suo esclusivo interesse. Capita quindi che emerga la contraddizione tra chi lotta per la giustizia ambientale e sociale e il mondo del lavoro che vive nelle Grandi Opere Inutili. Ma è vera contraddizione? O proprio questo non serva come ultimo alibi, un esercito ricattato e inviato a far le veci dei propugnatori originari ormai discreditati per pretendere la continuazione di un progetto che non ha più altra ragione di plausibilità?

Il progetto di sottoattraversamento TAV di Firenze vive a tale proposito, in questi mesi, un esperienza esemplare.

Un minimo di storia: il progetto di due tunnel e una stazione sotterranea langue da decenni con cantieri molto rallentati (tra assurdità progettuali, sequestri della magistratura, impedimenti tecnici paradossali, etc). L'unico momento di fervida attività è stato alla fine del 2016 quando pareva che le FS volessero chiudere con il progetto. Nelle ultime settimane sta venendo fuori la profonda crisi del costruttore, Condotte SpA, che è sull'orlo del fallimento; i lavoratori del cantiere non ricevono lo stipendio da due mesi, gli impiegati da ancora più tempo. Ovvio che chi vive di questa condizione sia preoccupato per il suo futuro, giusto che lotti per avere un salario sicuro e un lavoro continuativo.

Il comitato No Tunnel TAV di Firenze, che si oppone da oltre un decennio a questo progetto inutile e sbagliato, ha provato a portare la propria solidarietà ai lavoratori in lotta scrivendo un comunicato in cui si auspicava di dare loro un futuro sicuro abbandonando un progetto che ha bruciato già troppe risorse e impegnando queste maestranze nella realizzazione di progetti utili alla collettività. Una strada realisticamente possibile, praticata da altre parti, solo che gli attori della vicenda (principalmente decisori politici) siano indotti ad imboccarla con fini di utilità pubblica anziché perseguire la difesa dei profitti delle grandi imprese di costruzioni.

Un primo incontro informale con i lavoratori ha consentito un inizio di dialogo: alcuni cittadini del comitato hanno incontrato casualmente i lavoratori in presidio all'ingresso dei cantieri e si è iniziato a confrontarsi; questo ha incoraggiato a partecipare ad un loro successivo presidio durante uno sciopero. Qui però non è stato possibile né un dialogo né un confronto, ma nemmeno avvicinarsi per l'intervento di rappresentanti dei sindacati confederali scortati da agenti della Digos. La presenza di una delegazione del comitato No Tunnel TAV era considerata una provocazione. A nulla sono valsi i tentativi di spiegare che così non era: i sindacalisti non ci volevano lì e anche i lavoratori non hanno accettato alcun contatto.

Eccoci apparecchiata davanti la contrapposizione tra chi cerca di sopravvivere con lavoro e di chi vuol salvaguardare la città e l'ambiente.

Nei momenti che hanno visto di fronte ambientalisti e lavoratori mancavano però un paio di soggetti: la politica istituzionale e l'impresa costruttrice, cioè i rappresentanti del sistema economico che sono il vero problema per lavoro e ambiente. Erano ben nascosti, davanti c'erano le truppe "sindacali".

Ancora una volta è stata rappresentata la solita guerra tra poveri con i veri responsabili sullo sfondo.

Il dato più importante che ci sembra di poter rilevare da questa vicenda è il ritardo con cui la sinistra ancora affronta questo problema. Ancora l'ambientalismo e la questione sociale sono indotti ad essere percepiti come antitetici.

Per fortuna esistono ormai movimenti che hanno chiaro che la contraddizione non è tra lavoro e ambiente, ma tra il pensiero unico del profitto e la realtà esistente, cioè l'intera biosfera: per esempio in val di Susa, nelle vicende sull'Amianto, intorno alle applicazioni del TU sulla sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, a Taranto, si sono sviluppate lotte in cui i lavoratori assieme ai cittadini hanno compreso che non si doveva sottostare al ricatto, non si doveva barattare salute con uno straccio di lavoro e che era possibile coniugare i due termini per un assetto sociale complessivamente migliore.

Il ritardo di tanta parte del mondo del lavoro è probabilmente dovuto al fatto che buona parte della cosiddetta "sinistra", quella che dovrebbe avere nella sua ragion d'essere la difesa del mondo del lavoro, ha sposato il pensiero unico neoliberale, ha introiettato valori -o disvalori?- come la competitività, la meritocrazia, il primato dell'"impresa".

Il sindacato che difende l'esistente rinuncia ad una progettazione sociale complessiva, rinuncia ad intervenire culturalmente sulla politica, finisce per amministrare gli spazi concessi, di fatto si riduce a fare da guardiano degli interessi che non sono dei lavoratori o almeno lo sono in un senso residuale di appendice degli interessi industriali. C'è infatti da chiedersi quale sia la sua funzione se si limita alla difesa dei singoli posti di lavoro in maniera acritica, senza valutare le conseguenze di certe scelte economicamente disastrose per i lavoratori e suicidarie ambientalmente.

Soprattutto c'è da chiedersi come sia possibile che non si decifrino le scelte del capitalismo finanziarizzato del XXI secolo; questo ha in odio la piena occupazione e cerca unicamente livelli elevati di profitti, è ormai totalmente alieno dalla realtà concreta degli esseri umani e del pianeta in cui vivono.

Per rimanere nel concreto delle Grandi Opere Inutili c'è da chiedersi come si fa a non accorgersi che con le risorse investite si creano proporzionalmente pochissimi posti di lavoro, mentre si garantiscono profitti enormi e si accentua la tendenza – per ora irreversibile– alla disuguaglianza sociale.

Davanti allo spettacolo che abbiamo visto davanti ai cantieri TAV di Firenze ci si deve domandare a cosa (e a chi) servono sindacati come quelli che il comitato No Tunnel TAV ha incontrato. ■

COMITATO NO TUNNEL TAV FIRENZE

Intervista ad Alessia Stefani, portavoce del Coordinamento Diplomati Magistrali di Bologna

1) Cos'è il Coordinamento Lavoratori Scuola Emilia Romagna? quali sono le vostre rivendicazioni?
E' un coordinamento di tutti i comitati dei diplomati magistrali dell'Emilia Romagna. Ne fanno parte maestre e maestri di Bologna, Modena, Parma, Reggio Emilia, Piacenza, Ferrara, Rimini, Forlì, Ravenna. Abbiamo costituito un gruppo di coordinamento regionale, eletto dai comitati provinciali, che resta in contatto quotidianamente e si riunisce periodicamente per pianificare le mobilitazioni nei territori. Stiamo anche cercando di favorire la costruzione di un coordinamento nazionale delle maestre e dei maestri in lotta. Abbiamo approvato una piattaforma di rivendicazioni in cui chiediamo garanzie per l'assunzione in ruolo di tutti i precari (sia diplomati che laureati) e ovviamente la conservazione del ruolo per tutti coloro che sono già stati assunti.

2) **Sappiamo che alla base della vostra vertenza c'è una sentenza del Consiglio di Stato, quanto pesano invece sulla vicenda le scelte politiche dell'Europa e quanto quelle del Governo italiano?**
Fino al 1999 per insegnare nella scuola primaria e dell'infanzia occorreva solo il diploma magistrale. Prima dell'entrata in vigore della nuova legge, nel 1997, intervenne il decreto interministeriale del 10 marzo che garantiva agli studenti magistrali il valore abilitante del loro diploma se conseguito entro l'anno scolastico 2001/2002. I governi successivamente hanno disatteso questo decreto ignorando il valore abilitante di ogni diploma magistrale conseguito anche in anni precedenti al 2002, rendendo così di fatto la legge del 1999 retroattiva.
Nel 2013 un'associazione di categoria si è rivolta al Consiglio di Stato per vedere riconosciuti i propri diritti e con sentenza del 2014 il Ministero si vide costretto ad ammettere il suo errore. Purtroppo nel frattempo le "graduatorie permanenti" (quelle che permettono l'assunzione in ruolo ai docenti e supplenze stabili) erano state chiuse e trasformate in "graduatorie ad esaurimento", privando gli insegnanti magistrali della possibilità di essere assunti in ruolo, in quanto non più inseribili nelle graduatorie stesse.
Ma la vittoria di questo ricorso diede il via ad una serie di altri sempre a nostro favore che comportarono l'inserimento forzato degli insegnanti ricorrenti nelle graduatorie. Visto l'alto numero di ricorsi, il ministero ha deciso di rivolgersi allo stesso Consiglio di Stato, in seduta plenaria, per avere un parere unico.
La sentenza della plenaria del 20 dicembre 2017 è una sentenza politica e discriminatoria perché non riconosce un diritto ormai sancito da tutte le sentenze precedenti. Ha deciso l'esclusione di tutti i diplomati magistrali dalle graduatorie per le assunzioni in ruolo, relegandoli in quelle d'istituto, specifiche per le supplenze brevi (che non garantiscono nessuna stabilità di lavoro). Migliaia di insegnanti nel frattempo grazie ai ricorsi vinti erano già in ruolo avendo superato positivamente il periodo di prova. Questi si vedranno, a giugno, annullato il loro contratto: un licenziamento di fatto… anche se non di nome, dato che il contratto sarà semplicemente "annullato!
Il governo Renzi è stato costretto da una sentenza del Tribunale europeo a stabilizzare i precari con più di 36 mesi di servizio. Il trucco trovato dal governo per aggirare questa imposizione è stato quello di inserire l'articolo 131 nella legge 107, la cosiddetta Buona scuola: un articolo che prevede di non chiamare più per le supplenze chi ha maturato i 36 mesi di servizio! Il governo così ci condanna a perdere non solo la possibilità di un lavoro stabile e sicuro, ma anche la stessa possibilità di lavorare oltre i 36 mesi! In questo modo è stata persino aggirata una sentenza europea che imponeva allo Stato italiano di porre un argine alla precarietà nella scuola.

3) Quali realtá di lavoratori in lotta e sindacali stanno sostenendo la protesta?
Abbiamo avuto il sostegno dei lavoratori dell'Alitalia, di Almaviva, delle Donne in Lotta, adesso quella di voi ferrovieri, insomma di tutte le realtà che fanno parte del Fronte di lotta No Austerity o che partecipano alle sue iniziative.

4) Nel settore Scuola contro la riforma di Renzi denominata "Buona Scuola" si era sviluppata una stagione di lotte poi sfumata. Si è raggiunto qualche obiettivo? e perché quella protesta è rientrata?
Contro la "Buona scuola" si sviluppò un movimento di lotta e di sciopero molto grande, con centinaia di migliaia di insegnanti e lavoratori della scuola in sciopero e in manifestazione. La protesta non è riuscita a respingere la "riforma", che è stata approvata (legge 107). Questo per vari motivi. Anzitutto, per le vergognose leggi antisciopero che esistono nel pubblico impiego e nella scuola, leggi che hanno impedito lo sciopero a oltranza. Inoltre, anche per la sostanziale resa finale dei sindacati confederali, che dopo l'approvazione della legge hanno azzerato qualsiasi azione di resistenza nella scuola, accettando di fatto tutti gli aspetti della legge, inclusi quelli da loro stessi prima criticati, come l'alternanza scuola lavoro, i presidi con superpoteri e la meritocrazia nelle scuole.

5) Quale è la situazione della scuola italiana oggi in termini di qualità del lavoro e di diritto alla istruzione?
La situazione della scuola italiana oggi è quella di una barca alla deriva. È stato da poco firmato da parte dei sindacati confederali un contatto dove, per un misero aumento netto in busta paga di circa 40 euro netti, dopo anni in cui i nostri contratti non venivano adeguati, si prevede un aumento delle ore obbligatorie non pagate, come quelle di formazione (spesso senza nessun reale valore formativo).
Ci troviamo in scuole dove il dirigente non è un preside, ma il manager di un'azienda, dove i ragazzi che ambiscono a insegnare dopo anni di studio all'università si ritroveranno a fare il così detto FIT (3 anni di tirocinio gratuito)! La scuola non ce la fa a sorreggersi da sola con i finanziamenti pubblici e chiede sempre più aiuto alle famiglie e ai privati per garantire l'offerta formativa. Questo per quanto riguarda la scuola primaria e dell'infanzia. Nelle scuole superiori poi i colleghi parlano di scuole succursali delle aziende, totalmente centrate sull'alternanza scuola-lavoro…

6) Come andrà avanti la vostra mobilitazione?
La nostra lotta andrà avanti fino a quando non avranno preso seriamente in considerazione la nostra assunzione. Prossimi appuntamenti: sciopero generale il 23/03 e una riunione nazionale il 7/04. ■

Lutti nostri

La redazione di CRW è vicina al nostro caro amico Alessandro Crucitti, macchinista Pax IC Milano, iscritto Cub-T, abbonato CRW, sostenitore della Cassa di Solidarietà tra i Ferrovieri e di tutte le iniziative solidali, per la perdita della madre **Domenica Nucara**

Che la terra ti sia lieve

Lutti nostri

Chiara Baglioni,
30 anni

Chiara

Il 2 aprile è deceduta Chiara Baglioni figlia del collega capotreno Giuliano di Firenze e recente pensionato. Chiara, trentenne appassionata redattrice del sito ViolaNews e di altre testate online, lottava da tre anni con la malattia. Commossi comunicati dagli ambienti giornalistici toscani, della Fiorentina e del tifo viola che si sono stretti al funerale in Figline Valdarno con partecipata presenza (*nella foto il momento degli applausi tra i fumogeni della curva*). Dopo la laurea in Scienze Politiche era approdata al giornalismo sportivo (e oltre) sugli spunti di un entusiasmo respirato da sempre in famiglia.

Chiara non seguiva solo la squadra maggiore e tutto il contorno di seria A, ma anche la femminile. Apprezzati per mordente i suoi messaggi, interloquivano spesso con i commentatori più noti stando al pari degli scambi pungenti, che in lei raccoglievano le battute di umore condiviso fra gli strati popolari della città, fedeli alla squadra ma senza per questo risparmiarsi un critico distacco. Essa stessa era autoironica. L'ultimo tweet di @Chi_sBaglia ancora ai primi di marzo riportava la notizia dell'improvvisa scomparsa del capitano della Fiorentina, Astori, chiedendo rispetto per il dolore della famiglia. Meno di un anno prima un "Grazie a tutti quelli che anche d'estate (col caldo, pressione bassa, ecc) vanno a donare sangue! Da una vampira che ogni tanto ha bisogno".

I ferrovieri e la redazione di CRW si uniscono alla famiglia nel ricordo di Chiara.

Lutti nostri

Calogero Riggi "Lillo",
57 anni,
macchinista Trenord
di Gallarate

Lillo

Alle volte accade che
Tutto passa veloce
E certi saluti non li riesci a dare...
Come quegli abbracci, strette di mano e pacche sulla spalla
che oramai sai che mancheranno per sempre...
Rimangono lì sospesi
E ti ricordi che purtroppo
Questi corpi sono fatti di carne
E
sono fragili più dell'Anima che portano dentro.
La fortuna che abbiamo è il ricordo...
Ovvero tutte quei sentimenti legati a tutte quelle volte
Che ci siamo visti..
Abbiamo riso...
Ci siamo indignati...
Condividendo ciò che pensavamo... Confrontandoci.
Quello che ci rende speciali,
Quando oramai non ci siamo più,
È quello che abbiamo dato agli altri.
L'amore...
E tutte le sue innumerevoli e meravigliose manifestazioni
Nelle quali prende forma e si concede.
Tu eri così,
non un collega
Non un conoscente
Ma bensì un amico, un confidente
E avevi il più bello dei doni...
Ci facevi sorridere quando ci serviva
Con un modo di fare semplice ed Universale
Perché ti nasceva da dentro gli occhi.
Grazie compare Lillo,
Eri e sarai sempre il girasole di cui parlavamo...
"Non perdere di vista mai la bellezza del Sole...
Perché la vita è troppo breve e anche se alle volte ti fa male...
Ricordati che ti insegna a come diventare più forte"

Ciao Amico mio...
Arrivederci Lillo.

Gli amici e i colleghi dell'impianto di Gallarate

I ferrovieri e la redazione di CRW si uniscono alla famiglia nel ricordo di Lillo.

IL PATTO PER (i padroni del)LA FABBRICA

Il 9 Marzo scorso CGIL, CISL e UIL insieme a Confindustria hanno siglato l'Accordo sul Sistema Contrattuale, chiudendo una lunga trattativa sulla struttura dei Contratti Nazionali a completo favore della classe padronale. L'accordo, detto anche "Patto per la Fabbrica", completa la riforma della disciplina contrattuale indebolendo il contratto nazionale a favore della contrattazione aziendale di secondo livello, che sempre più viene legata alla produttività, alla flessibilità e alla competitività delle imprese. Come ormai è consuetudine per i lavoratori ciò si traduce sempre in diminuzione dei diritti, aumenti salariali tendenti allo zero, aumento dei carichi di lavoro. L'intesa inoltre introduce definitivamente il sistema del welfare aziendale all'interno della definizione del salario, sostituendo i sacrosanti aumenti con contributi aziendali destinati a pacchetti di servizi come Fondi Pensione, Società della Salute e di Welfare, garantendo contemporaneamente ai sindacati firmatari, attraverso la partecipazione nella gestione bilaterale di tutti gli Enti che amministrano i contributi, il proprio sovvenzionamento economico a prescindere dal consenso. Il patto sottoscritto recepisce in pieno l'ultimo contestatissimo Contratto dei Metalmeccanici del Novembre 2016, il contratto "sperimentale" firmato proprio in funzione del successivo allargamento alla struttura nazionale di tutti i contratti. Naturalmente, nonostante l'importanza dei temi definiti nell'accordo dei giorni scorsi, nessuna discussione e consultazione dei lavoratori diretti interessati è stata prevista prima della firma e tanto meno si pensa di farlo dopo.

Il contratto nazionale e quello aziendale

CCNL - La nuova definizione del Contratto Collettivo Nazionale impedisce ogni possibile battaglia sull'aumento dei salari, alla faccia della sbandierata ripresa che dovrebbe rilanciare i consumi. Viene infatti introdotto un meccanismo automatico, il "**TEC**" - Trattamento Economico Complessivo, composto a sua volta dal cosidetto "**TEM**" - Trattamento Economico Minimo, corrispondente ai minimi tabellari, a cui si somma una seconda parte di salario costuita da trattamenti "*comuni a tutti i lavoratori del settore".* Gli eventuali aumenti dei minimi tabellari (TEM) e i trattamenti comuni di cui sopra vengono legati alle variazioni dell'indice **IPCA** (Indice dei Prezzi al Consumo Armonizzato per i paesi dell'Unione Monetaria Europea), a cui vengono sottratti i costi dell'energia importata così come calcolati dall'Istat. Viene quindi meno la regolazione salariale legata alla contrattazione e gli aumenti saranno legati freddamente a un indice di inflazione europea, scientificamente diminuito dei costi energetici d'importazione, che sarà inevitabilmente sempre inferiore all'indice di inflazione reale del nostro paese. Poichè l'inflazione oggi sale quasi esclusivamente per l'aumento dei costi di gas, benzina e materie prime importate, gli aumenti salariali saranno inevitabilmente irrisori. Ne sanno qualcosa i metalmeccanici, che per primi hanno sperimentato sulla propria pelle il meccanismo dell'aumento legato all'indice inflattivo europeo nel contratto del 2016, quando nel Giugno 2017 a fronte di un indice IPCA dello 0,1% hanno ottenuto un aumento mensile di 1,7 Euro lordi al livello medio (5°), oppure i chimici-farmaceutici che lo scorso Giugno si sono visti diminuire gli aumenti stabiliti perché l'inflazione (IPCA) si è rivelata minore di quella prevista. In pratica prima dell'introduzione dell'automatismo si firmava un contratto con aumenti stabiliti ed erano esigibili da parte dei lavoratori, ora si firmano contratti in cui l'aumento è legato ad un indice inflattivo che può variare anno per anno e gli aumenti previsti possono anche essere diminuiti in corso d'opera da parte dei datori di lavoro. Questa parte dell'accordo si chiude ventilando e vantando la possibilità che "*il Contratto Collettivo Nazionale di categoria potrà modificare, in ragione dei processi di trasformazione e/o di innovazione organizzativa* (sic!)*, il valore del TEM." ,* ma un accordo dai contenuti così penalizzanti per chi lavora dà già la risposta su quanto sia percorribile questa possibilità!

La contrattazione aziendale – La contrattazione di secondo livello dovrà essere incentivata dal CCNL per favorire *"il riconoscimento di trattamenti economici strettamente legati a reali e concordati obiettivi di crescita della produttività aziendale, di qualità, di efficienza, di redditività, di innovazione, valorizzando i processi di digitalizzazione e favorendo forme e modalità di partecipazione delle lavoratrici e dei lavoratori".* Si lega quindi questo secondo ma sempre più importante livello di contrattazione all'aumento della produttività e della flessibilità, aumento che si è sempre tradotto in maggiori carichi di lavoro e in un peggioramento delle condizioni in cui si opera, con conseguente diminuzione dei parametri e delle attenzioni riservate alla sicurezza sui luoghi di lavoro. Viene data inoltre questa spinta alla contrattazione aziendale quando ben pochi sono i contratti che la prevedono: la stragrande maggioranza delle categorie dovrà per ora accontentarsi infatti della misera parte salariale definita nel contratto nazionale, legata all'inflazione europea. Ma il fine di questo accordo è proprio quello di svuotare il contratto nazionale a favore del secondo livello di contrattazione, dove con un aumento di produttività vertiginoso si cercherà di aumentare i profitti e se il lavoratore sarà stato altamente produttivo e flessibile qualche briciola potrà cadere anche nelle sue tasche, altrimenti bisognerà prodigarsi sempre di più, innescando un meccanismo in cui si lavorerà sempre di più e in condizioni inevitabilmente peggiori.

Il Welfare nella struttura del salario –

"*Il trattamento economico complessivo (TEC) sarà costituito dal trattamento economico minimo (TEM), […], e da tutti quei trattamenti economici - nei quali, limitatamente a questi fini, sono da ricomprendere fra gli altri anche le eventuali forme di welfare - che il contratto collettivo nazionale di categoria qualificherà come "comuni a tutti i lavoratori del settore"…"*
Nell'accordo viene introdotta, per chi già non l'aveva sperimentata, la definitiva sostituzione di una congrua parte degli aumenti salariali con prestazioni di welfare. Quella che in un primo momento a qualcuno è sembrata una conquista, altro non si è rivelata che un ulteriore colpo alle prestazioni sociali pubbliche, quali sanità e pensioni ma non solo, sempre più svuotate di finanziamenti, a favore della crescita di quelle gestite dai privati. Inoltre al forzato aumento della produttività e della flessibilità a cui si viene costretti con la contrattazione di secondo livello, pena nessun aumento salariale, la fidelizzazione all'azienda viene fatta passare anche attraverso la concessione del welfare.

Infatti ad una eventuale interruzione del rapporto di lavoro corrisponderebbe anche la perdita delle prestazioni a sostegno concesse e ci si ritroverebbe a fare i conti con prestazioni pubbliche minime e sempre più insufficienti. Inoltre si introduce la gravissima possibilità che a lavoro diverso corrisponda welfare diverso, con conseguenti disuguaglianze tra lavoratori di aziende diverse e, soprattutto, tra lavoratori e disoccupati. Alla fine il risultato è che attraverso detassazioni, incentivi ed esenzioni a favore del welfare aziendale una parte del salario sarà in dote speculativa delle stesse aziende rivolgendolo verso Società che gestiscono Fondi pensione, prestazioni sanitarie, ecc., nei cui consigli di Amministrazione siedono in maniera paritetica gli stessi Sindacati che hanno firmato l'accordo, e che verrà reinvestito per garantirsi maggiori profitti.

L'accordo quindi prosegue l'azione di smantellamento dei diritti dei lavoratori costruita con la successione negli ultimi anni di numerose intese tra Cgil, Cisl e Uil e la classe padronale, tra cui spicca il Testo Unico sulla Rappresentanza del 2014, di cui viene di nuovo ribadita la reciproca attuazione, con il quale si è blindato il diritto di rappresentare riservandolo per statuto ai soli sindacati compiacenti in funzione del controllo dei conflitti e delle lotte dei lavoratori. Con il "Patto per la Fabbrica" invece si ridefinisce il Contratto Collettivo Nazionale togliendogli il ruolo di tutela generale dei diritti e di garanzia del salario dei lavoratori che ha avuto in questi decenni. A partire dal cambio di terminologia (si usa" la fabbrica" anziché spunti di -finto- respiro sociale quale il "rilancio del lavoro" delle intese precedenti) questo accordo interconfederale sancisce esplicitamente la fine delle aspirazioni sociali ampie per il mondo del lavoro. Viene decretato il ritiro di ognuno nelle proprie nicchie (per chi ancora le ha) così da salvare il salvabile, fuori da ogni tentativo di definizione della solidarietà e di pratica della difesa collettiva: la mutua è nella fabbrica, il salario nella concessione dei bonus sociali, la tenuta dei diritti e le condizioni di lavoro legati alla produttività di un sito lavorativo. Il NOI di classe o di cittadinanza è definitivamente frantumato in migliaia di condizioni e destini diversificati e magari in concorrenza fra di loro. Il rischio di impresa viene scaricato sul lavoro dipendente. La fabbrica come massima espansione del mondo a cui viene legata la sopravvivenza del lavoratore, oltre la quale è vietato guardare, se non con il filtro della delega agli stessi che tentano di relegarvici, il sindacalismo padronale. ■

CUB TRASPORTI TOSCANA

Rubrica

GIURISPRUDENZIANDO

(La legge è uguale per tutti…si spera…)

Il Lavoratore in malattia è tenuto a curarsi e a non svolgere tutte quelle attività che potrebbero peggiorare le proprie condizioni di salute oppure rallentare il percorso di guarigione. Qualora non venissero rispettati anche queste ultime indicazioni, secondo la recente sentenza della Corte di Cassazione numero 6047/2018 il lavoratore in malattia può essere licenziato dal proprio datore di lavoro per giusta causa. Un lavoratore in malattia per lombosciatalgia, durante il periodo di indennità, aveva partecipato a un concerto, suonando sul palco con il suo gruppo musicale. L'azienda era venuta a conoscenza dell'accaduto tramite il profilo Facebook del dipendente stesso. La risposta della Corte di Cassazione è stata chiara: l'azienda è legittimata a procedere con il licenziamento per giusta causa qualora il dipendente svolga attività che con molta probabilità prolungano il periodo di malattia. Lo svolgimento dell'attività di rischio, aggiunge la Cassazione, porta a presumere l'inesistenza stessa della malattia, gettando le base per la giustificazione di un licenziamento da parte del datore di lavoro".

(fonte quifinanza.it);

Straining

Termine ancora sconosciuto e diretto parente del più tristemente famoso "mobbing". Si tratta di una diversa forma di mobbing, con comportamenti vessatori in danno del lavoratore, che tuttavia sono privi del carattere della continuità nel tempo. Nel merito, la vicenda oggetto dell'ultima sentenza di cassazione (n.7844/2018 del 29 Marzo 2018), è relativa ad un impiegato di banca costretto a lavorare in un'ambiente ostile, divenuto nel tempo teatro di comportamenti vessatori ai suoi danni, sfociati in una condizione di stress in ambito lavorativo con conseguenze anche sullo svolgimento della propria attività. I giudici di cassazione hanno sposato l'operato dei colleghi della corte territoriale, la quale aveva descritto e motivato una situazione di "azioni ostili anche se limitate nel numero e in parte distanziate nel tempo" (ergo no mobbing), ma "tali da provocare in lui una modificazione in negativo, costante e permanente della situazione lavorativa, atta ad incidere sul diritto alla salute, costituzionalmente tutelato, essendo il datore di lavoro tenuto ad evitare situazioni 'stressogene' che diano origine ad una condizione che, per caratteristiche, gravità, frustazione personale e professionale, altre circostanza del caso concreto, possa presuntivamente ricondurre a questa forma di danno anche in caso di un preciso intento persecutorio." I giudici hanno messo in relazione lo "stress forzato" e l'ambiente ostile di cui sopra, con l'incuria e il disinteresse nei confronti del benessere lavorativo con conseguente violazione da parte del datore di lavoro del disposto di cui all'art. 2087 cod. civ ("L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro". ■

(fonte studiocataldi.it)

BANDIERA CUB RAIL
80 x 140 cm Euro 15

REZA SHAHABI È LIBERO!

Celebriamo il rilascio di Reza SHAHABI annunciato dal sindacato dei lavoratori di Teheran.
Reza SHAHABI è stato rilasciato il 13 marzo 2018
Questa è una grande notizia. Congratulazioni a SHAHABI, la sua famiglia, al sindacato Vahed e ai movimenti dei lavoratori e progressisti in Iran e in tutto il mondo.
Reza SHAHABI, un membro del Consiglio del sindacato dei lavoratori di Teheran per la società di autobus (Vahed Syndicate) e uno dei principali attivisti del movimento dei lavoratori iraniani, è stato arrestato nel giugno 2010, mentre era sul posto di lavoro, alla guida di un autobus; è stato violentemente aggredito di fronte a piloti di autobus e incarcerato nel reparto 209 della prigione di Evin. Dopo aver trascorso diciannove mesi in isolamento è stato condannato a sei anni di carcere, con divieto da qualsiasi attività sindacale per cinque anni e una multa finanziaria di 7 milioni Toman dalla sezione 15 del tribunale di Theran.
A causa di ampi stress fisici e torture durante gli interrogatori, SHAHABI ha sofferto di lussazione del collo e della schiena e ha dovuto sottoporsi a un intervento chirurgico due volte. Dopo esser stato imprigionato più di quattro anni è stato in congedo medico di assenza sulla base di raccomandazione del medico. Tuttavia, SHAHABI fu ri-incarcerato nella prigione di Rajaee shahr il 9 agosto 2017.
Va notato che durante la sua lunga incarcerazione, SHAHABI è dovuto ricorrere allo sciopero della fame, cinque volte. Ha anche sofferto di due ischemie nel dicembre 2017. Reza era stato trasferito a Ward 209 della prigione di Evin a Teheran dalla prigione di Rajaee shahr a Karaj il 9 gennaio 2018.
Nel febbraio 2018, Reza è stato ammesso in licenza per un paio di giorni al fine di cercare un trattamento a seguito del peggioramento della sua salute, ma prima ancora di iniziare i suoi piani di trattamento è stato costretto a tornare in prigione.
Dopo lo straordinario sostegno internazionale è stato improvvisamente e senza preavviso rilasciato il 13 marzo 2018, anche se questa non è una libertà incondizionata, dal momento che è stato interdetto da qualsiasi, attività sindacale, sociali o politiche per i prossimi due anni, consideriamo la sua liberazione una grande vittoria per SHAHABI, per il sindacato di Teheran bus Workers e tutte le organizzazioni e le persone in Iran e in tutto il mondo che sono state costantemente mobilitate per la sua libertà dal 2010.
È molto difficile elencare i nomi di tutte le organizzazioni e gli individui che sono stati attivi nelle campagne per la libertà del Shahabi. Tutti i destinatari delle nostre e-mail e messaggi e tutti coloro che hanno inviato lettere proteste, organizzato campagne, iniziative e riferito sulla situazione SHAHABI hanno contribuito in modo significativo alla lotta per la sua libertà. Sappiamo tutti che il movimento progressista e socialista iraniano è costantemente sotto attacco e molti lavoratori sono attualmente in carcere o perseguiti; anche la libertà di SHAHABI non è affidabile, ma oggi festeggiamo e ci prepariamo per domani. La lotta continua! ■

Alleanza internazionale a sostegno dei lavoratori in Iran (IASWI)
13 marzo 2018 ***info@workers-iran.org***

VIDEOCRASSIA (II)

Immagine su tempo (I/t) costituisce l'unità fondamentale della produttività di immaginario piegato alle vendite. Dove "vendita" va inteso, lo sottolineiamo ancora, in persuasione-informazione-induzione a pensare, il cui "compra il tal detersivo" ne è solo la semplificazione più riduttiva, straordinaria e affascinante per come riesca a produrre l'effetto nei numeri del circuito di massa. Il tempo dunque è diventato parametro essenziale, per la concorrenza di altri "mondi in vendita", per il costo inimmaginabile del minutaggio ad esempio televisivo, perché infine -ed è punto di trapasso qualitativo- c'è un effetto di ritorno immunizzante: il consumatore vergine di un certo montaggio di immagini è suscettibile alla ripetizione di una campagna, ma dopo un certo lasso di tempo, l'indice di persuasività cade a picco. Se non si rinnova, se non muta tecnica, se non reinventa il messaggio venduto, l'effetto cessa per saturazione. Il ritornello che tutti avevano in testa "c'est plus facile", "o così o pomì", "nuovo? no lavato con perlana", "ti piace vincere facile?" anche abbinato a contesti visivi diversi, non dura. Vi è dunque una "vita" tanto del singolo messaggio che della tecnica adottata, e infine perfino della strategia generale, dopo di che arrivano a scadenza, se non rinnovate. E dunque nel rincorrersi tra novità-immunizzazione al messaggio-maggior nuova persuasività, si gioca la partita della "vendita". Accanto a ciò il rumore di fondo delle sirene che vorrebbero richiamare l'attenzione cresce, s'infittisce, e l'attenzione si difende buttando nel cestino della noia ciò che non ha *immediate* caratteristiche di aggancio.

Ecco che 1) il tempo si impone come parametro che seleziona anche qualitativamente i tentativi di vendita (oltre che essere ovviamente il parametro di produttività generale), 2) il messaggio di vendita deve apparire dissimulato, per non essere riconosciuto come tale di primo acchito e cassato dai primi anticorpi che si attivano nel consumatore. Avete notato, per esempio, come il video commerciale che precede ogni scelta su youtube concentri tutto il suo potenziale nei primi secondi di durata, esprimendo tutta la sua capacità attrattiva che termina la sua presentazione allo scadere del tempo dopo di cui la pubblicità è saltabile (skip)? Nel tempo residuo, quando il cliente è agganciato -ossia non ha zappato/skippato-, può tranquillamente illustrare il messaggio commerciale nel dettaglio. Oppure si osservi la distribuzione dei tempi pubblicitari durante la trasmissione televisiva: brevi interruzioni all'inizio, persino con il contasecondi per avvisare che dopo poco ricomincia il film e "non lasciate il canale"; crescita poi della lunghezza nelle inserzioni durante il programma; crescita del numero delle interruzioni verso la fine quando l'attenzione dello spettatore è oramai avvinta, vuole sapere come va a finire il racconto esca e non cambierà facilmente canale; un ultimo fatale stacco a pochi minuti dai titoli di coda che contiene l'annuncio del programma che segue; infine tra un programma e l'altro azzerata, per consentire alla debole fiducia della platea di entrare nella trappola del "nuovo trattenimento" e mordere l'osso.

Il tempo dunque è il dominatore (e denominatore) del messaggio; esso irrompe nella contemporaneità modificando radicalmente i sacri territori del racconto religioso, politico, interpersonale. La notizia è secca, il commento politico un tweet, il desiderio congelato in una foto - ad esempio una spiaggia esotica + cocktail. Una singola sequenza, che richiede però uno studio complicatissimo di scenografia-dettaglio-colore-forme-posizioni-motto perché in quel lampo avvenga la cattura. Il paludato telegiornale della tv pubblica fino ai primi anni '80 è diventato oggi uno spettacolo tra gli altri (parleremo altrove di "infotainment") nel quale con lo stesso aplomb della notizia di un terremoto si annuncia il quiz che segue. Soggiace allo stesso meccanismo; è il formato commerciale che prevale a quello che di volta in volta si annuncia come documentario, reportage, inchiesta, dibattito, etc. Quest'ultima etichetta serve solo a differenziare l'offerta in vetrina, per far entrare il cliente nel negozio.

Nella brevità temporale l'immagine batte il parlato, la comunicazione dialogica. Al massimo il parlato sigilla con un motto (lo slogan) la chiusura del messaggio ma è l'immagine che ha dato l'assalto per sfondare le difese con la prima impressione sulla platea. Solo essa ha la capacità di racchiudere in sintesi mirabile e concentratissima tutta la carica di riconoscimento e seduzione. Chi sono dunque i nuovi stregoni, quale specifico sapere dominano, quali le competenze di chi tira le leve che muovono in numeri enormi le persone? chi fa oggi la politica? Chi disegna le equazioni intorno alla variabile I/t? La specie di pubblicitari che più ha le qualità adatte nel campo e che si fa le ossa nella palestra più attrezzata, è quella dei registi di videoclip. Lo spot su un canale o il video musicale hanno affinato al massimo le capacità persuasive a mezzo immagini nel minor numero di secondi a disposizione. Le tecniche mostrate da questi nuovi sacerdoti della comunicazione sono strabilianti. Dal *flash*, l'istantanea che in pochi fotogrammi senza sequenza equivale ad un'intera narrazione e un gioco di solidi simboli piantati nella cultura popolare rinviano ad elementi presenti nel bagaglio di ognuno per cui la storia non è espressa (con abile economia sui tempi) ma ciascuno se la ricostruisce dentro di sé. Alla *disseminazione* del messaggio di vendita nella storia senza essere avvertita dalle difese dei consumatori: un'esca, l'intrattenimento, che contiene dentro l'amo dell'indirizzamento del desiderio del fruitore. Inoltre, con passaggio secondo, il video promuove tanto la specifica pubblicità che la forma video in generale come "godimento di storie." Poco importa se il tramonto sulla laguna, a ben vedere, risulta disegno su cartone o un fotomontaggio, conta che sia stata percepita come una vacanza imperdibile d'acchito. Il tempo è denaro e l'interruzione viene sempre percepita come tale, sgradevolmente invasiva, anche se brevissima o, come in certe partite di calcio in cui si apre una bolla in un angolo dello schermo, senza fermare la trasmissione dello spettacolo. Della seconda invece, l'arte dissimulativa (nella puntata precedente si era parlato delle televendite con lo stesso conduttore del programma), i video musicali sono maestri. Rispetto ai film, i video musicali non sono poi obbligati da alcun codice deontologico a mostrare i "credits" finali con i ringraziamenti allo sponsor. Le moderne tecniche di regia, inoltre, con la macchina da presa mai ferma e i montaggi forsennati, consentono l'inserimento di ogni tipo

di materiale che "fa comparsa" anche solo per un istante. La più recente frontiera: YouTube. Le clip musicali, del resto, si trovano già in un contesto promozionale, invitano a comprare le canzoni, perché non potrebbero poi vendere anche altro?
Vediamo alcuni di questi maghi all'opera. La maggior parte lavorano per gli astuti dj/remixatori che si sono già presi una bella fetta del mercato musicale. Wahib Chehata registra nel 2012 per la canzone "Et Alors!" della bella e brava Shy'm, francese di origini della Martinica, e ci offre un video energetico, aderente alla musica, nel quale inquadra fin dai primi fotogrammi marche di arricciacapelli "Trendy" e orologi "Yot" a bella posta. Nel video si ricrea l'ambiente giovanile, vestiti e colori, il miglior brodo di coltura dove inserirsi per lanciare i consigli per gli acquisti. Il punto stridente è che il testo della canzone chiede di osare l'anticonformismo, pretende l'originalità contro il grigiore dei cliché e delle proposte copia-incolla: i ribelli vendono meglio degli inquadrati.
Ancora francese è la reginetta Fabrice Laffont regista di "Blonde" con cui la cantante/ballerina Alizee, si reinventa dopo un'adolescenza in cui si promuoveva col marchio della lolita: smartphone Sony che resiste all'acqua spruzzata sopra per gioco; tutti prodotti del salone di friseur sono girati alla vista della telecamera ma poi fa il passaggio un primopiano del profumo Amor Amor di Cacharel.
Nel 2014 Craig Moore dirige l'inglesina dentona Paloma Faith, dalla voce profonda e blues, verso mete più acconce mettendo in scena il video della canzone "Changing" nella Florida degli immigrati cubani: nel girato che alterna la cantante in vesti imbarazzanti alle scene calde dei latinos, le auto retrò anni '50 come sull'isola, piano piano, si inseriscono brevi sequenze col marchio Puma: scarpe, maglie, felpe. Una di queste è verso la fine indossata da un ragazzo che si mette in mostra compiendo un gesto stupidamente ribellistico (randella un cocomero come farebbe con una palla da baseball).
Maxim Rosenbauer, berlinese, gira il video per il noto DJ tedesco Robin Schulz che nel 2014 riprende la canzone del gruppo francese Lilly Wood & the Prick "Prayer in C": l'originale tristesse e tensione del pezzo diventa, nelle mani del nuovo autore, scanzonata vitalità in una giovane Berlino spensierata tra party in cima a grattacieli, raid nei negozietti, adesivi attaccati ovunque nelle strade, corse in skateboard e fondischiena esposti dalle auto in corsa (come orizzonte sovversivo suggerito all'attuale generazione!). Ma diventa soprattutto esposizione di marche: senza forzare troppo le immagini dell'insulso quadretto di gaudenti, vediamo che i ragazzotti vestono tutti Adidas (dalle scarpe in primo piano con la scusa degli skate, i calzini, ai giubbotti col simbolo), i teschietti streetwear (dappertutto, persino nei graffiti murali -a Berlino!- e nei makeup dei festanti) e sbevazzano Tequila Sierra, in uno stillicidio un po' aggressivo sebbene sapientemente tenuto sottotraccia.
Sempre per Robin Schulz la regista Lilja Häfele di Amburgo concepisce nel 2014 il video della canzone "Sun goes down" con reiterate inquadrature delle cuffie Beats: da immagini di tutto il mondo (persino dai Sassi di Matera) si confluisce nella discoteca. La sintesi universale del creato. E ovviamente da questa alle cuffie griffate. Un marchio ben riconoscibile dalla "b" e all'assalto a tutto campo del nuovo terreno pubblicitario nei video musicali deciso dalle strategie di marketing della compagnia (lo troveremo ancora). Il sig. Schulz è un volpone e ha capito che con la pubblicità occulta può promuovere i suoi pezzi facendosi pagare da altri. Zak Stoltz dirige nel 2015 la clip di "Show me love" dove si mostrano orologi "Ice", anche al polso dello stesso Schulz. Nello stesso anno la coppia bavarese Kronck dirige il video di "Headlights": al termine Schulz sale con nonchalance su una Toyota Aygo e l'indugio della telecamera sui dettagli di comfort e tecnici ricalca sputato lo stile da depliant commerciale. Nella canzone "I believe I'm fine" registrato nel 2017, sempre da una connazionale, Annegret von Feiertag, compare "The new urban brand": il marchio Q/S che Schulz stesso indossa su un cappellino (in ogni clip dunque si è cercato l'effetto televendita).
Per non essere da meno il DJ svedese Avicii, nel solo video del pezzo "Wake me up" diretto dal duo Miller e Seliger nel 2013 mostra i marchi Denim, Ralph Laureen e un telefonino Sony. Ma il re indiscusso resta David Guetta, il DJ francese che ha trovato l'America duettando sui suoi missaggi con artisti d'oltreoceano: come i video sfruttano una popolarità per promuoverne un'altra, egli stesso ha scalato la notorietà appoggiandosi ad artisti di volta in volta già affermati. Nel 2009 il regista Director X confeziona per Guetta& il video di "One love" (orologio Ice, telefono Nokia). Nel 2010 è la volta prima del regista Rich Lee che gira il filmato per la canzone "Getting over you" (Cellulare Samsung dopo 35'', scommesse online Everest poker dopo 51'') poi di Keith Schonefeld che gira il video di "Memories" (parrucchiere e prodotti tricologici Provost, macchina fotografica Kodak). Nel 2011 è l'esplosione per Guetta& il cui video di "Where them girls at" girato da Dave Mayers pubblicizza l'orologio Ice svariate volte a partire da 17'', il cellulare Sony Ericsson e l'auto elettrica Renault Tweezy. Nel 2014 la celebrità delle clip Jonas Akerlund gira per Guetta& il video di "Dangerous" ambientato nel cielo mitico delle rivalità delle corse di Formula 1 che offre l'occasione di comparire in evidenza, come normale nell'immaginario del settore e quindi ben travestito, ai marchi di: compagnie petrolifere Total e PDVSA, Pirelli, bevanda Burn, occhiali Carrera, Siemens, deodoranti Rexona, Clear, Microsoft, Vodafone, Goodwill jet privati, immobiliare Emaar (e tralasciamo le auto). Il protagonista ricorrente è lo champagne Mumm (perfino sventolato nella bandiera di una fan delle corse!). La canzone stessa comincia solo all'ultimo terzo del video. Con la visione del video si entra dunque in un supermercato. Siamo in una dimensione in cui il video non ha interruzione di proposte commerciali, di cui la canzone non è che il mezzo occasionale in un senso profondo: il video è costruito attorno all'atto commerciale, esso ambienta la pubblicità non più la canzone e questa è al più il jingle che accompagna la narrazione tutta rivolta ad apparecchiare i prodotti. Come i sottofondi diffusi a manetta nei centri commerciali (o nei pollai). Siamo quindi di fronte ad un livello superiore di elaborazione della vendita. Il video è video dello sponsor.

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: Pederzolli Samuele via Della Ruina Dantesca 36 - 38068 Rovereto (Tn)
cellulare 334 1106519 / 334 6931515
se possibile ore serali, mail samuele.fs72@gmail.com

Il passaggio è epocale, vediamone la trasformazione. Il video della canzone "Bang my head" sempre di Guetta& è girato da Hanna Lux Davis nel 2015 ed annovera la marca di champagne Mumm fra i produttori: ovvio che nelle sequenze la bevanda scorra a fiumi. Il video (Colin Tilley, 2014) della canzone "Anaconda" della prosperosa Nickj Minaj fa pubblicità tanto alla Martini cocktail che al riproduttore sonoro di "b", "Pink Pill": sarà poi casuale che nel testo cantato compaia la parola 'pill'? L'apice del fenomeno si ha poi osservando la sequenza della produzione video dei pezzi di Lady Gaga. Nel video di "Just dance" (Melina Matsoukas, 2008) compaiono solo le cuffie "b" ma nello stesso anno girando "Poker face" (Ray Kay) perché limitarsi ad un oggetto solo? la metafora del titolo è perfetta per i giochi di scommessa ecco che allora compare il marchio Bwin, inquadrato sul tavolo (2 volte) e sul dorso delle carte del poker. In "Bad Romance" dell'anno successivo (Vinoodh Matadin e Inez van Lamsweerde) le tinte del video virano sul b/n sbiadendo i colori e lasciando algida l'atmosfera e nordico l'allestimento: si prepara il terreno per piazzare la vodka ucraina Nemiroff: già presente in apertura, Gaga viene poi forzata a bere, segue un gioco di rimandi tra inquadrature della bottiglia e bicchiere in primo piano o in mano al protagonista maschile (+ Laptop "b" ad onorare contratti precedenti).

A questo punto perché non fare gli imbonitori di se stessi? lanciandosi come da un trampolino musicale (conquistato con note di tristezza, allegria o di sentimento giovanile di ribellismo controcorrente o fama di narratore) verso imprese commerciali in proprio? Ci permettiamo di avere alcuni dubbi sull'efficacia dato che il meccanismo funziona se dissimulato, non sfacciatamente aperto: Mumm già affermato non vende se facesse pubblicità da solo, funziona invece se lo beve l'eroe eponimo della rivalità nella corsa sul circuito Mumm; ma tant'è ed ecco che, forti della loro celebrità, le star si lanciano in imprese spregiudicatamente avulse dalla loro gittata musicale ma sfacciatamente trainate dal successo di quella.

All'apice della carriera la torbida ragazza Britney Spears, non più giovanissima, comincia col reclamizzare se stessa come marchio/icona di vendita nel video "I wanna Go" diretto da Chris Marrs Piliero nel 2011 (+ Volkswagen, macchina fotografica EOS), per poi proporre prodotti propri e nel video di "Hold it against me" (Akerlund) dello stesso anno: la telecamera indugia sul profumo Radiance di Britney (+ il marchio Make up for ever, il sito di incontri Plenty of fish, Sony). La cantante americana passa quindi, con "Work bitch" (Ben Mor, 2013), a onorare suoi contratti commerciali non stipulati in occasione di un solo video: Planet Hollywood nella cui sede di Las Vegas ha un accordo per esibizioni quotidiane; la marca Kenzo di cui diviene ambasciatrice/ volto/corpo (+ solito b pink pill). Ma è con "Scream and shout" (sempre Ben Mor, sempre 2013) che video e telepromozione collidono diventando una cosa sola: l'autore del pezzo con cui Britney duetta, Will.I.am dei Black Eyed Peas, lancia la sua personalissima telefono-camera "iam" (+l limb ultra protesi, pink pill b), pezzo che le due stelle delle popolarità americana sigillano con sicumera cantando "in the club all eyes are on us".

Kenyatte Nelson, marketing director presso Very.co.uk, afferma in un'intervista del 2015: "There will come a day soon where every single item seen in a music video is clickable and purchasable. This is the future." Lo ripetiamo, non abbiamo pruderie ipocrite, non c'è niente di male in sé nella vendita, poiché ogni narrazione ha un messaggio da far passare; il punto è che il fruitore deve avere gli strumenti di decodifica, uno strumentario critico che serva a leggere e non bere, proprio quello che viene negato in premessa ed eluso per far passare il messaggio persuasivo. Qui si persegue l'intontimento del tacchino per poi fargli trangugiare qualunque cosa. Un conto è proporre una visione (opinione, analisi, quadro d'insieme etc), tutt'altro è quello per cui l'apparente idea o il suo contrario (indifferente superficie narrativa) vende un prodotto. Quanto questa ininfluenza ideologica, la coerenza interna per così dire, non crei imbarazzo alla generazione di produttori e fruitori di Guetta-Gaga-Spears non è ancora chiaro, ma lo è sempre di più. Si pensi che nel video di Criminal (Chris Marrs Piliero, 2011) Britney canta la ribellione contro i conformismi per essere inghiottita dalla vita maudit con tanto di pistola alla mano, ma poi piazza in bella posta il suo profumo Radiance al minuto 0'40'' prima che cominci la canzone e a seguire, con fermimmagine inequivocabili, l'orologio Swarovski (1'33''), e sul finale un'auto Citroen. Lady Gaga si mischia con una streetgang nel video di LoveGames (Melina Matsoukas, 2009) cui non ha di meglio da offrire che bere Campari! (inquadrature della bottiglia e bicchieri in mano ai presenti dal colore inconfondibile) oltre che tacchi Dior, orologio Casio Baby G, e le solite cuffiette "b". La stessa Gaga nell'esilarante video di "Telephone" (Akerlund, 2009, durata di 9' ma la musica comincia a un terzo) riesce a vendere di tutto mentre fa la carcerata: dal Virgin Phone, Polaroid, una catena di fast food, il portatile "b", la mayonese Kreft Miracle Whip e la Coca Cola Light (le lattine adoperate come bigodini segnano un geniale momento di cinema). La contraddizione non costituisce più momento riflessivo (a partire dall'interruzione del flusso) e viene risucchiata nel patto ludico implicito fra venditore e acquirente. La forma della società dello spettacolo divora ogni possibile contenuto ridotto a mera occasione. Del resto il messaggio ripetuto si era talmente assottigliato nelle proposte ultime da ruotare quasi esclusivamente intorno alla parola "fun". Il pop contemporaneo è immune da un filo logico, avendo da anni oramai reso precario il contenuto con mere operazioni cosmetiche di rimando simbolico, senza alcuno spessore. Il mezzo di vendita è scoperto, accettato, non fa scandalo più alcuno e come tale vende una società che prende le medesime fogge. Ci rimane solo di ammirare dei bravi tecnici: quanto essi possano essere al servizio di chiunque, ugualmente di qualcosa o del suo contrario, è domanda che non interessa nessuno. Importante è vincere, ed effettivamente vincono rispetto ad ogni pretesa di ancorarsi in una narrazione strutturata. Perché vince il lancio leggero, disancorato e disimpegnato rispetto al circostante, vince l'uso magistrale che questi autori fanno del tempo a disposizione. Ma la loro arte diventa però elemento con sussistenza oggettivamente ancorata nel sistema, che aiutano, facilitano, riproducono. In questo senso l'attuale strumento del video vende prima di tutto se stesso: vende agli sponsor che la devono acquistare la forma clip come mezzo di persuasione in quanto efficace sulla platea dei consumatori. In questo senso torna bene il saggio di caduta della formula l/t: la caducità del messaggio è funzionale al suo rimpiazzamento per la prossima imminente campagna.

(Tutti i video citati sono reperibili in rete, provate a segnalarci altri esempi). ■

A cura di
LUCA GARIERI

HELMET
MEANTIME
Anno 1992

Nel rock in generale si vive spesso di flashback, quegli improvvisi riferimenti a band che rimangono sottotraccia, perché magari mai supportati dalle grosse case discografiche, ma capaci di sfornare il disco -o i dischiche rimarranno sempre nella mente dell'appassionato. Gli Helmet, con Meantime, sono proprio questo. Nati quando il Grunge seduceva le grandi e remunerative folle, questo quartetto proveniente da New York introduceva, creando un precedente musicale per tante band in futuro, uno stile fatto di granitico hardcore minimalista e con evidenti influenze noise. Una miscela esplosiva che parte da un concetto musicale diciamo "punk" per contaminarsi di suoni distorti e ritmi quadrati. Tutti spiazzati sin dalla prima In The Meantime che ci lascia tre minuti di metallo pesantissimo fatto di stacchi feroci e riff molto carichi con una sezione ritmica spietata. Ironhead vive su riff quasi nichilisti nella strofa per aprirsi in un groove che farà scuola per molti anni. la batteria di Stainer è quanto mai ruvida così come l'assolo distortissimo del leader Hamilton. Si prosegue con la riuscita Give It, melodia pastosa e linee vocali più fruibili senza arretrare di un millimetro sulla qiuadratura del suono, Il perfetto basso di Bogdan introduce magnificamente Unsung, di chiaro sapore sabbattiano nel cantato e forse la più convenzionale canzone del lotto, ci pensa la sezione ritmica a marchiare però il pezzo in stile Helmet. Stop and go senza sosta in Turned Out: una stranissima miscela di tempi a volte asciutti a volte distorti con una ritrmica da manuale del metal, l'assolo finale è breve, conciso, ma riuscitissimo. He Feels Bad e Better percorrono le stesse strade musicali che caratterizzano l'opera e vanno giù che è un piacere prima della roboante You Borrowed che naviga fra riff stoppati, un cantato più pulito e brevi accelerazioni che rendono il pezzo magnetico. FBLA II è un continuo intreccio di tempi musicali con una metrica nella quale ogni parte non è quella che l'ascoltatore avrebbe pensato di trovare, proprio questo lo rende un piccolo capolavoro. Il disco si chiude con Role Model, un chiaro/scuro di parti più ariose nella strofa, chitarre pompatissime e parti giocate sui suoni distorti nel resto del pezzo. Una breve descrizione per un disco completo che avrebbe certamente meritato i fasti riservati a produzioni molto più acclamate che dopo aver ascoltato di Helmet sapranno inevitabilmente di già sentito!

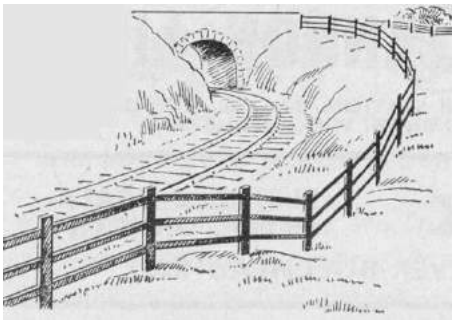
SUICIDE
SUICIDE
Anno 1977

La New York di inizio degli anni 70 era piena di diverse influenze artistiche e musicali, e proprio una strana alchimia legò Martin Reverby e Alan Vega, l'uno musicista free-jazz e l'altro artista scultore, fondatori dei Suicide. Una mistura ossessiva di voce (Vega) e tastiere (Reverby) che disegna atmosfere alienanti su testi sempre appesi fra l'amore e la morte. Una proposta che spezzava la dominante influenza delle ricercatezze stilistiche proprie del rock/ progressive spargendo i primi semi per quella che diventerà la prorompente scena punk, che troverà negli Stooges di Iggy Pop la sua prima icona. Musica tecnicamente scarna basata su tastiere e drum machine e carica di una forte dose di nichilismo a rappresentare un senso di oppressione che cala sulla società. La voce malata di Vega racconta la conseguente insofferenza di una generazione vittima dell'urbanizzazione amorale del tempo e lo fa nel modo più dirompente: senza orpelli stilistici e senza preoccuparsi di piacere. Nei primi anni di attività la band si muove fra concerti shock ma senza alcuno sviluppo discografico, nessuno evidentemente riesce a cogliere nella loro proposta così impenetrabile l'importanza che avrebbe avuto per tutto un movimento che imperverserà negli anni successivi. Dal punk alla new wave fino alla musica elettronica, saranno decine le band che attingeranno consapevolmente o meno alla loro lezione. Il loro primo, ed ineguagliato, disco risale al 1977 quando l'ex discografico dei New

York Dolls li ingaggia per l'uscita dell'album omonimo. Sette tracce oppressive, senza alcun cedimento verso la classica struttura musicale, poco più di mezzora di racconto profondo, intimo, sguaiato, crudo, acido. Sarebbe inutile descrivere ogni singolo pezzo, il tappeto sonoro è il riflesso in musica del ritmo della vita che, allo spegnersi delle illusioni create ad arte dal sistema in essere, discende verso l'apatia ed il malessere quotidiano, fino ad estremi sacrifici come elementi di ribellione e riscatto. Le tastiere quasi teatrali in Ghost Rider o sotterranei riferimenti al cosiddetto acid rock sono solo momenti di "normalità" stilistica che ben presto sfumano nelle accecanti storie raccontate dalla voce di Vega. Niente nel disco risulta ordinario e facilmente fruibile, solo lasciandosi trasportare dalla musica e dal racconto è possibile rendersi conto sia dei dettagli avanguardistici presenti che della ragione stessa del disco. I Suicide fanno parte di quella ristretta categoria di band difficilmente rintracciabili nei circuiti musicali ordinari dove imperversano la superficialità di stile, che rende la proposta accessibile, e la mitizzazione di scene musicali (vedi il punk) senza conoscerne le vere radici. L'unica reale descrizione dei Suicide risiede nell'ascolto di questo disco, certo difficile, ma che ha lasciato una traccia difficilmente cancellabile.

JUDAS PRIEST
FIREPOWER
Anno 2018

Dei Judas Priest è stato detto e scritto tutto, allo stesso modo i loro dischi, in una carriera pluridecennale, hanno raccontato l'heavy metal dagli esordi fino alla piena maturazione. Eppure, nel 2018, quando un loro nuovo disco potrebbe sembrare la cosa più scontata del mondo, ti ritrovi a riprovare nuove sensazioni di piacere musicale perchè, e la presenza del loro storico produttore coadiuvato da "nuovo" Andy Sneap lo confermano, hanno ripreso le loro radici pestando sull'accelleratore come si deve. L'opener Firepower è una Judas song al 100%, riff taglienti, ritmica sostenuta e Halford al top regalano un pezzo cattivo che andrà di dritto fra i classici della band. Lighting Strike è una bella cavalcata che supporta linee vocali inconfondibili, riuscite e davvero magnetiche. Con Evil Never Dies si rimane perfettamente in carreggiata e già al primo ascolto il ritornello si stampa nella mente immaginando già la propensione live di questo pezzo con i funambolici assoli di Faulkner (che sostituisce KK Downing affetto dal morbo di Parkinson). Never The Heroes è un amarcord del metal primi anni 80 che, vista la modernità dei suoni dell'intero disco, risulta davvero piacevole. Si passa a Necromancer, forse leggermente scontata nella struttura ma che si fa apprezzare per il riff e la precisione della ritmica, forse un piccolo eccesso di modernità. Il livello cresce con Children Of The Sun, riff quadrato, quasi sabbattiano, e un sapore epico che emerge per tutto il pezzo. La struttura è molto varia grazie a momenti più lenti legati al resto con ottimi fraseggi di chitarra. La breve pausa strumentale di Guardians apre alla classicissima Rising From Ruins. Un pezzo in cui si trova un pò tutto ciò che ci si aspetta dai Judas Priest con Halford pienamente calato nella struttura del pezzo e le chitarre puntuali nell'accompagnare il cantato e creare belle armonie. Il pezzo scorre piacevole e precede Flame Thrower un altro pezzo che sorprende per come si possa ancora creare qualcosa di nuovo su riff dalla matrice vecchissima (forse perchè solo chi queste strutture le ha inventate poteva riuscirci) e anche questo pezzo mantiene alto il livello del disco alternando soluzioni classiche e suoni attuali. La successiva Spectre ripercorre pienamente i canoni della band e propone una parte ritmica eccellente e meravigliose soluzioni di chitarra. Forse è una di quelle canzoni che ha bisogno di più ascolti per essere apprezzata ma questo non fa che confermare i suoi tanti contenuti. La parte finale del disco inizia con Traitors Gate e basterebbe il riff iniziale per giudicare questo pezzo: a dir poco trascinante! Ci troviamo su altissimi livelli di heavy metal senza compromessi con Travis alla batteria come sempre perfetto. La tradizione impera anche in No Surrender pezzo che si regge sulla melodia e, pur risultando molto meno "cattivo" del precedente, ne rinnova il gusto tipicamente Judas. Quasi a fare da contraltare arriva la quadrata Lone Wolf, riff stoppati e ritmica molto varia. Il pezzo, pur non demeritando affatto, aggiunge poco al disco se non la conferma dello stato di forma della band. Il disco si chiude con la lunga ballad Sea Of Red che ha il merito di non cadere mai in soluzioni scontate e troppo "mielose", rischio sempre presente in pezzi del genere. Al contrario il giusto dosaggio delle parti più pesanti rendono la canzone piacevole da ascoltare. Se da una band storica e longeva come i Judas vi aspettavate il classico disco "giusto per.." vi dovete ricredere perchè gli inossidabili campioni dell'heavy metal hanno saputo tirare fuori un lavoro dal valore assoluto, coniugando il loro DNA con suoni moderni e soluzioni mai scontate. Un prodotto che vale di per sé l'acquisto, senza quella punta di nostalgia che spesso muove gli appassionati ad acquisti "sbagliati". ■



Libri^3 (al CUBo)

Vi scrivo mentre sono in volo, conscio che come sempre sono in ritardo con i tempi per la consegna del pezzo. Non è cattiva volontà la mia, è un naturale processo di decantazione di cui necessito prima di mettere nero su bianco quello che voglio raccontare. Era così anche quando scrivevo i brani per i gloriosi Vanegra, mi trovavo a rimuginare sul testo varie volte lungo la giornata, e questo per settimane, ad un livello subliminale, a volte senza rendermene conto. Ciò che volevo scrivere si componeva, aleggiava su di me come una nube. E così, mentre i pensieri ordinari, necessari, venivano elaborati a livello cosciente, in background continuavo a lavorare sul testo e, una volta trovata una soluzione soddisfacente, la mente mi avvisava e mi rendeva consapevole di questo pensiero recondito. A volte mi sorprendevo a parlare da solo recitando frasi anche in contesti affollati, dando probabilmente l'impressione del disadattato a chi mi stesse osservando. Lo stesso accade quando devo scrivere qualcosa, dal biglietto di auguri ad un racconto, non è raro che improvvisamente dal nulla interrompa bruscamente quello che sto facendo e reciti ad alta voce una parola o una frase, chi mi frequenta spesso è abituato e non ci fa caso o mi prende bonariamente in giro. Un giorno, durante un soggiorno da mia madre in Francia, mentre eravamo a tavola e stavamo discorrendo del più e del meno mi bloccai improvvisamente ed esclamai: "Bar le Duc!". Tutti per un attimo rimasero spiazzati, cadde il silenzio, dopodiché la conversazione riprese normalmente. Ora mia figlia, ogni qualvolta qualcuno dica una frase che esuli dal contesto della conversazione esclama sorridendo: "Bar le Duc!". Prima di augurarvi una buona lettura vi volevo informare che, nell'ottica di una rivista aperta, abbiamo pensato di invitarvi a condividere le vostre recensioni, inviandole alla mail ilcellaio51@gmail.com. Verranno pubblicate ad insindacabile giudizio del sottoscritto e del tritacarne redazionale.

Febbraio 2018

Libri letti

Una vita da libraio

Shaun Bythell Einaudi 2017

Siete novelli scrittori e vorreste assicurarvi un numero decoroso di copie vendute? Vi regalo un consiglio, basta che nel titolo compaia la parola libro o uno dei suoi derivati, un esempio: Il libro dei libri, Ricordi di libreria, Una vita fra i libri, Cose strane che si dicono in libreria, e naturalmente questo che vi presento, Una vita da libraio di Shaun Bythell nel quale il nostro autore descrive appunto la sua vita da libraio in una piccola cittadina scozzese. Irresistibile come il miele per gli orsi o le escort per Silvio, ogniqualvolta un lettore trovi sugli scaffali un titolo del genere non può fare a meno di acquistarlo, indipendentemente dal costo o dall'autore; come del resto è accaduto per quest'opera, dove uno sfaccendato trentunenne che non avrebbe scommesso un penny in gioventù sulla possibilità che la libreria del suo paesino scozzese, Wigtown, superasse l'inverno, si trova ad acquistarla una volta finiti gli studi. Così ci racconta il suo lavoro con aria disincantata e supponente in perfetto British Style. Quasi disturbato dai clienti che entrano ed escono, Bythell attira gli schiaffi come il titolo i lettori, vivendo una vita che riesce ad essere seducente nonostante le sue lamentele. The Book Shop, questo il nome della libreria, lungi dall'essere uno squallido negozio del tipo Libreria Gulliver della Mondadori, rappresenta il sogno di ogni lettore: ben arredata, composta da diverse stanze in una delle quali si può pure dormire grazie ad un letto su un soppalco, riscaldata da una romantica stufa a legna, con tanto di giardino, comunicante con l'appartamento al piano superiore dove vive il proprietario che quindi per recarsi al lavoro deve solo scendere una scala. Come se non bastasse il nostro libraio spesso lascia a delle collaboratrici la gestione del negozio per recarsi a visitare case dove vengono liquidate intere librerie in modo da poter acquistare titoli da rivendere in negozio quando non va a pesca di salmoni o in barca a vela con amici. Da un punto di vista strettamente stilistico poi il fatto che la narrazione sia concepita come un diario alla lunga risulta sfibrante e un po' monotona. Cosa salverei di questo libro? Forse il concetto che alla fine di tutto i libri parlano per chi li ha posseduti anche molto dopo la loro morte e che le nostre librerie sono l'ultima traccia che lasciamo su questa terra, con buona pace di chi ci circonda. Lo ricomprerei? Certamente si, con un titolo del genere! ■

WORD IS ELECTRIC STAR IN THE FOG

Un Saluto, **ALESSIO NICCOLI**

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

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

"Un viaggio che non promettiamo breve - 25 anni di lotte NO TAV"
Wu Ming 1 editore Einaudi, 2016, 21€ (BEN SPESI)

Ciao CUBisti, come ferroviere, non potevo non rimanere folgorato di fronte a questo libro, bianco di copertina, con un treno sbarrato da una X rossa, scritto da uno dei miei autori preferiti anche se più spesso operante con altri scrittori nel fu "Luther Blisset" ed oggi collettivo Wu Ming.
Questo è un libro nato per caso e fattosi voce tra tante più sotterranee, di un movimento complesso e molto spesso controverso a livello mediatico come il movimento NO TAV. Quest'ultimo nasce nel 1991 e a distanza di ormai 27 anni (il libro termina la sua narrazione al 2016) è ancora vivo, forte e compatto. Tutto nasce dal dissenso consapevole al Tav (perché, come dicono i Valsusini, IL treno ad alta velocità e non LA treno ad alta velocità) riguardante la tratta Torino-Lione. Ma perché essere contro una grande opera? Dopotutto viene fatta per noi, per migliorare la comunicazione ferroviaria tra Italia e Francia, con soldi europei, per ridurre il trasporto umano e di risorse su strada e passarlo su ferro, che si sa, il treno è il mezzo di trasporto più ecologico esistente. Ma se l'unico interesse invece fosse il capitale? Non trovereste opportuno dire NO? Nel corso dei decenni il movimento è stato additato come pro no a prescindere perché si è informato ed ha chiesto spiegazioni PRIMA che si posasse la prima pietra; additato come disfattista quando nel MENTRE si è lamentato di cosa si stava facendo sul SUO suolo; additato come folle perché ha continuato a gridare anche DOPO che i primi soldi sono stati spesi. L'ipotesi che ciò che ha un inizio debba avere necessariamente anche una fine "perché ORMAI hanno iniziato", è una distorsione del reale a cui ci inducono i media al soldo dei politici e dei privati che gestiscono denaro pubblico mascherando l'arricchimento personale dietro ad un'opera di bene collettivo. Contro questo sopruso mentale, ma soprattutto vitale, si batte il movimento NO TAV, con tutte le forze derivanti dall'essere cittadini consapevoli. Su giornali e telegiornali esiste solo una voce: NO TAV=Terroristi, eversivi, black bloc, facinorosi e sbandati. Non è così e questo libro spiega bene la voglia di informarsi, di confrontarsi, di aiutarsi di una popolazione che sente una vera e propria "spinta dal bass" per alzarsi e combattere (sì, combattere). Di questo movimento variegato fanno parte donne, pensionati, preti, ferrovieri, pendolari, anarchici, architetti, ragazzi dei centri sociali, pacifisti, partigiani, geologi, scrittori, poeti, intellettuali, comici e cantanti. Gente normale, niente di più mostruoso con cui doversi scontrare per uno stato pubblico in balia di privati desiderosi di guadagno.
Vengono menzionate centinaia di persone, ognuna con una storia; ci sono anarchici pacifisti che si arrampicano sugli alberi per bloccare un accesso a un cantiere; attacchi psichici e sabba di streghe per ostacolare i lavori; ci sono persone che combattono, che cadono dai tralicci su cui scappavano dalla polizia, che finiscono in carcere e che muoiono, come Edo e Sole.
Wu ming 1 ci porta dentro il movimento, fatto di umanità, di socialità, di riappropriazione del tempo e dello spazio, contrapponendolo ad un'entità maligna e fagocitante, capace solo di vomitare cemento, barriere e fili spinati. Si fanno nomi e cognomi di politici e fazioni, di giudici ed avvocati ma non ritengo giusto dar loro risalto in questa sede. Mi interessava di più analizzare la compattezza di una valle che accoglie a braccia aperte chi la capisce e respinge chi la vuole deturpare. La lotta è stata dura e impari ma va avanti, nonostante denunce quasi sempre terminate con assoluzioni per non sussistenza dei fatti, nonostante l'uso di ricorsi in appello e in cassazione da parte di chi spende i soldi pubblici per intimidire e sfiancare chi combatte ciò che ritiene ingiusto. E vien fuori una vera e propria escalation che parte dal danneggiamento, dalla resistenza a pubblico ufficiale fino a quella di terrorismo. Si, terrorismo, come quello dei Mambro o Fioravanti, per aver incendiato un generatore da poche migliaia di euro.
Ciò che emoziona è che nessuno è stato lasciato solo, che le spese processuali son state condivise, che le proteste si siano spostate fuori dai carceri in cui alcuni erano finiti. Le iniziative sono le più disparate, con manifestazioni, scampagnate notturne nei boschi, occupazione ed a volte pure acquisto collettivo di lotti di terra adibiti a siti TAV prima del loro esproprio. Ancor più incredibile il modo in cui l'immagine di stato onnipotente è stata derisa, con azioni degne di Mascetti Perozzi Sassaroli e Necch (gli "amici miei" di Monicelli): seguire il tedoforo delle Olimpiadi invernali di Torino con la fiaccola in mano, spiegandogli le ragioni del NO davanti alle telecamere del mondo. Un NO che però non può essere digerito dai poteri che hanno deciso il TAV, perché si deve andare avanti, continuare per forza per non darla vinta a chi protesta per la propria terra con un occhio anche al futuro di chi ci vivrà e subirà le conseguenze di questi atti di forza perpetrati senza consenso e senza senso. E allora si spiega un dispiegamento di forze dell'ordine enorme, con addirittura l'esercito presente oggi a Chiomonte a tutela di un sito in mano ad un privato nemmeno tanto mascherato.
Un libro da leggere con una matita a portata di mano, per ritrovare poi, anche a distanza di anni, tutta l'umanità a cui si è ispirato.
A sarà düra! Refuse/Resist. ■

Riccardo Mariotti

La leggenda del lago

Su una cosa erano tutti d'accordo. Quel capostazione era matto. La sua follia era direttamente proporzionale alla sua intelligenza. Un genio. Ma pazzo. In realtà non era pazzo. Era impazzito.

Si chiamava Isidoro Azzario, era nato a Pinerolo nel 1884 ed era capostazione delle ferrovie nel compartimento di Torino.

Quando scoppia la prima guerra mondiale Azzario è uno dei più accaniti antimilitaristi. La sua scheda personale si riempie presto di "note della Questura" aproposito della sua attività. Partecipa all'attività dello SFI, il sindacato ferrovieri, dove assume incarichi a vari livelli. È iscritto al Partito socialista, appartiene all'ala intransigente, e nel gennaio 1921 a Livorno partecipa alla fondazione del Partito comunista d'Italia, divenendone il massimo esponente dei ferrovieri.
Dirige il foglio sindacale comunista «Il sindacato rosso», che comincia le pubblicazioni nel 1921. A luglio dello stesso anno è delegato per i ferrovieri piemontesi al congresso nazionale dello SFI, dove presenta una mozione a nome dei ferrovieri comunisti per la confluenza dello SFI nella CGdL; la mozione viene respinta, a fronte di un'insolita alleanza, che si rivela maggioritaria, tra socialisti e anarchici, che sono per l'autonomia dalle due centrali sindacali (la riformista CGdL e l'anarchica USI). A margine nasce un grosso problema, in quanto il rappresentante comunista eletto nel Comitato Centrale, il sottocapostazione Eugenio Del Magro (fondatore della sezione comunista di Viareggio, d'impianto a La Spezia), è d'accordo con gli anarchici … Isidoro, infuriato, ne chiede a gran voce l'espulsione, dal partito e dal CC; alla fine come compromesso verrà inserito anche lui nel CC … a marcare stretto l'Eugenio.
Un anno dopo il nostro Isidoro fa parte della delegazione italiana inviato al IV congresso dell'Internazionale comunista (Mosca 1922). Nel 1923, quando scattano i licenziamenti fascisti nelle ferrovie per "scarso rendimento", è nella prima lista degli epurati. Quasi in contemporanea viene arrestato a Cuneo, nella retata dei dirigenti comunisti. Liberato in attesa di processo, si rende latitante. Nel processone, tenuto a Roma nell'ottobre 1923, la strategia di difesa dalle accuse di complotto contro la nazione e attività sediziose ha successo, e gli imputati ne escono assolti per insufficienza di prove.
L'anno successivo gli insanabili contrasti tra l'Internazionale comunista e il partito italiano, contrario all'imposizione della tattica del fronte unico coi socialisti ("allora che ci siamo separati a fare?") giungono al dunque. La direzione di Sinistra di Bordiga viene estromessa e sostituita da quella centrista di Gramsci. Isidoro si schiera con quest'ultimo. Viene preso di mira dalla Giustizia fascista, nel 1925 viene arrestato per "incitamento all'odio di classe"; liberato, viene colpito da mandato di cattura per "grida sediziose"; i fascisti gli tendono un agguato a Torino a cui riesce a sfuggire. Ripara in Francia dove, un anno dopo, partecipa al congresso comunista di Lione; l'intervento più duro e accusatorio contro Bordiga è il suo. La Sinistra esce definitivamente sconfitta.
Isidoro raggiunge la Russia e diventa agente dell'Internazionale. Nel 1927 è in missione in America Latina. Ma la polizia lo intercetta a Panama e lo arresta.

Estradato in Italia a bordo della motonave "Leme" della Navigazione Libera Triestina, durante il viaggio viene sorvegliato a vista. La gran parte del viaggio la passa chiuso in un gabinetto. Durante un'uscita, approfittando di una distrazione dei guardiani, trova un barattolo di vernice; quando lo rinchiudono scrive sulla parete: *w il comunismo, abbasso il capitalismo, a morte Mussolini.* Lo massacrano di botte, poi la terribile punizione: viene legato, buttato in mare e trascinato così per molte ore. Tutto questo mina irrimediabilmente la sua salute mentale.
In Italia finisce in carcere, dove dà segni crescenti di squilibrio; subisce sevizie e torture. Il «Corriere della Sera» scrive che l'Azzario è impazzito a causa delle torture subite in URSS; i fuoriusciti antifascisti replicano sdegnati: "imbecilli, le torture sono quelle dei fascisti e dei secondini, inventatevi qualcos'altro!".
Processato nel 1928 dal Tribunale Speciale, viene condannato per "istigazione alla guerra civile" e "propaganda sovversiva" per un totale di 15 anni. Alla lettura della sentenza urla e impreca, tentando di aggredire le guardie. Lo immobilizzano e lo sbattono dentro, ovviamente non senza averlo picchiato. La pena la divide tra carceri, manicomi criminali (Aversa, Collegno, Racconigi) e confino (Ponza, Tremiti), dove partecipa alle rivolte carcerarie.
Liberato nel 1940, raggiunge Germignaga, sulla sponda orientale del Lago Maggiore, dove vive la figlia Gina.
E qui inizia la seconda fase della sua vita, quella completamente dimenticata e rimossa dalla storia.
Finita la guerra Isidoro usufruisce della ricostruzione di carriera destinata agli oppositori del fascismo; viene riassunto dalle Ferrovie a Luino, con la vecchia qualifica di capostazione. I ferrovieri lo eleggono segretario della locale sezione dello SFI. E per i burocrati dello SFI cominciano i guai.
Isidoro alterna crisi di pazzia sempre più frequenti a una lucidità fuori dall'ordinario. Ma soprattutto ha fatto i conti col passato. Ha aperto gli occhi sulla Russia, su Stalin, sugli orrori di un regime totalitario brutale, sulle eliminazioni della vecchia guardia rivoluzionaria. Trasmette questa sua dissidenza spinta all'estremo, e in campo sindacale, per i burocrati dello SFI, votati alla politica dei sacrifici per la ricostruzione e allineati al partitone, è un grosso problema. Dirige le assemblee dei ferrovieri luinesi come un fiume in piena: "ma quali sacrifici, dateci la legna da ardere che le nostre case sono fredde!". "I ferrovieri fascisti stanno tornando in servizio con tutti gli onori, ce li ritroviamo a fianco più arroganti di prima, voi che state facendo? Fermiamo questo scempio!" e via dicendo. PCI e SFI tentano di metterlo ai margini, contando sulla sua follia. Spesso infatti, sul più bello, quando ha umiliato i

burocrati nelle assemblee, parte per la tangente, e i suoi discorsi perdono di efficacia. "Tenete d'occhio le traversine!" Grida all'improvviso. "Attenti, stanno per alzarsi! Cammineranno, parleranno!" E sforna a valanga pazzesche teorie astronomiche: "la luna, l'avete vista bene, la luna?" Maledette sevizie …

Isidoro collabora con Castrucci e la corrente anarchica dello SFI, quella che aveva tanto avversato. Per lo stesso motivo nel '21 voleva l'espulsione di Del Magro. Certamente non sa che il suo compagno viareggino è già morto: per sfuggire ai fascisti era riparato in URSS e Stalin l'ha fatto crepare in un GULag.

Isidoro lascia il servizio nella metà del 1947. Nel frattempo la figlia Gina si ammala e muore nemmeno 30enne in sanatorio a Prasomaso, in Valtellina. Un altro duro colpo alla sua già precaria salute mentale.

Gli rimane il genero, Amilcare Pollini. Che però appartiene di diritto alla categoria dei folli, altro che Isidoro.

Amilcare, barba e capelli lunghi come Gesù, trasandato nel vestire, scrive quasi ogni giorno a Papa Pacelli Pio XII, intimandogli di consegnare le chiavi di San Pietro al nuovo messia. Che ovviamente, è lui, Amilcare. Altrimenti San Pietro finirà distrutta dal fuoco. Spezza le parole con le sciarade e cambia i significati (*"Tu, Ves -covo, esci dal tuo covo ves-satorio", ecc.).*

Nel 1944 aveva una fiorente casa editrice e aveva pubblicato il libro *Assalto alla Luna,* scritto da un tale che si firmava con lo pseudonimo "5ex". Un vero e proprio trattato di contro-astronomia, dove l'autore sosteneva che la luna visibile non sarebbe altro che il punto focale ove convergono i raggi luminosi della vera luna.

"5ex" era proprio lui, Isidoro. Nella prefazione Amilcare si chiedeva se l'autore (il suocero) fosse … un pazzo o un genio. *"Ancora non ho trovato la risposta, e tuttavia ho deciso di passare alla stampa il manoscritto integrale".* Poi ebbe la folgorazione: il secondo nome del suocero era Eugenio (È un genio). Un genio, dunque, mica un pazzo. Mentre Isid-oro aveva in sé *"la sapienza di Iside dea della sapienza e di Oro dio dell'amore"…*

Amilcare cammina per le vie di Milano diffondendo manifestini con le sue teorie. Nel 1957 viene travolto da un'auto e muore.

Ora Isidoro è rimasto solo. La vita gli ha riservato prove terribili.

Solo, con la sua follia. L'abbaino, dove scrive, spesso è illuminato fino a notte fonda. Poi le passeggiate in riva al lago, a meditare sui morti e i vivi, sul cosmo, ad osservare i riflessi della luna, a formulare

teorie ad alta voce. "Era pazzo, non c'è dubbio" dice chi l'ha conosciuto e ascoltato. "Ma aveva un'intelligenza unica, incredibile".

No, non era pazzo. Era impazzito per colpa della cattiveria fascista.

Non andate a cercare notizie sulla sua morte: per le enciclopedie è morto - pare - nel '29 o nel '30 per l'aggravarsi delle sue malattie psichiche; per gli archivi di polizia il pericolosissimo sovversivo pinerolese Azzario Isidoro di Federico è quasi certamente morto negli anni '40.

In realtà Isidoro Azzario muore a Luino nel 1959. Solo e dimenticato. ■

ALP

Intervista ad Alberto Prunetti del 8.2.18, tratta dal sito di Quinto Tipo. Prunetti è autore tra gli altri titoli di Potassa, Amianto, Piccola Controstoria Popolare; in questi giorni è in uscita "108 metri. The new working class hero".

Quali sono i tratti distintivi del nuovo fascismo?

Il nuovo fascismo italiano in realtà è poco originale: rimane una macchina simbolica per la costruzione di nemici fittizi e comunità inventate. Nella sua struttura retorica replica alcuni luoghi comuni di ogni ideologia reazionaria.

Prendiamo l'idea dello "straniero violentatore" o del "negro violentatore": se ne servivano già in Alabama all'epoca dei linciaggi per disciplinare le masse di schiavi appena liberati. Finché erano schiavi nessuno parlava di stupri compiuti da neri su donne bianche. Non erano un fatto, non esistevano (mentre al contrario era la norma che le schiave nere fossero stuprate dai bianchi). Quando gli schiavi furono liberati partirono le retoriche sugli stupri di donne bianche da parte dei neri. E quindi si moltiplicarono i linciaggi, coi quali non si punivano sommariamente gli stupratori: piuttosto si terrorizzavano i neri per renderli docili e sottomessi. Tanto che i suprematisti bianchi linciavano anche le donne nere. Anzi: prima di linciarle, le donne nere le stupravano. Insomma, l'inversione del ruolo tra vittima e carnefici.

Che poi è un altro tratto distintivo delle retoriche del fascismo e delle ideologie reazionarie ("Siamo noi quelli emarginati", "Noi italiani siamo discriminati", il tutto condito con dosi di vittimismo passivo-aggressivo).

Un altro ingrediente del loro bricolage indigesto è la "sostituzione etnica". Un film già visto, andato in onda in bianco e nero negli stati del sud, negli Stati Uniti, nel diciannovesimo secolo, prima ancora che Georges Méliès mandasse il suo razzo sulla luna. Dicevano: non liberate gli schiavi, fateli lavorare nei campi. Altrimenti si impossesseranno della nazione col loro numero e la contamineranno con la loro ignoranza. Ovviamente non è successo.

Però quella della lotta contro la promiscuità in nome della purezza è un'altra strategia discorsiva tipica dei fascismi, vecchi o

nuovi che siano: l'ossessione per la purezza, che è tutta simbolica e costruita culturalmente, ma che viene però naturalizzata, è un altro dei loro "miti". E poi certo: per cavalcare il rancore sociale, ovviamente il sangue e il suolo. Tutta questa retorica di "sangue e suolo" però è tutt'altro che igienica. Come sostiene Karl Kraus, produce solo una cosa: il tetano.

Qual è l'approccio del nuovo fascismo ai poveri, gli emarginati, italiani e non?

Ripeto: niente di nuovo sotto il sole. Rimaniamo all'ideologia razzista degli stati del sud dopo la guerra civile americana. Usavano il razzismo per dividere la working class multiculturale. In Italia oggi c'è una trasformazione in corso della composizione della classe lavoratrice: la vecchia classe operaia si sta trasformando in una nuova classe lavoratrice multiculturale. Basta andare nelle campagne e vedere chi viene assunto nelle cooperative che potano le vigne in questi giorni o che raccolgono le olive a novembre. Sono lavoratori immigrati del sud del mondo, che talvolta lavorano a fianco di immigrati dell'Europa dell'est e di altri italiani. Il gioco è quello di stratificare e segmentare per evitare forme di solidarietà tra lavoratori. Mettere gli sfruttati gli uni contro gli altri. Fare la guerra tra poveri, che di norma è vinta dai ricchi.

Si racconta ad esempio che gli immigrati rubino il lavoro o abbassino i salari, ma la verità è che in certi settori i lavoratori stranieri sono i più conflittuali (pensiamo alla logistica). Accadeva lo stesso negli Stati Uniti nel diciannovesimo secolo: la forza lavoro degli ex schiavi andava irreggimentata e il razzismo era un modo per privarli di diritti, ricattarli e al tempo stesso dividere gli interessi della working class. Si occultava il fatto che la donna bianca operaia della filanda e il nero che lavorava nei campi di tabacco avevano gli stessi interessi contro un nemico comune.

Come oggi la commessa di Zara e il facchino rumeno della logistica, che però si percepiscono come distanti (come ben ci racconta Marta Fana nel suo *Non è lavoro, è sfruttamento*).

Quindi il fascismo è in realtà uno strumento per dividere la classe, ricompattandola in comunità fittizie e immaginarie (gli italiani verso gli stranieri, gli autoctoni contro gli immigrati). Comunità che però sono prive di conflittualità politica: ordinate, obbedienti, sottomesse. Un sindacato fascista è il sogno di ogni imprenditore: è un sindacato bianco, collabora a estendere lo sfruttamento, non può metterlo in discussione. Sposterà sempre la colpa, col metodo del benealtrismo, verso altri obiettivi, lontani dal padrone: gli stranieri, qualche complotto o magari gli ebrei, le banche o una indistinta serie di "poteri forti". A cui non si darà mai il nome del proprietario specifico di un'azienda.

Prendendo spunto da una delle campagne inaugurate da poco dalla Lega della terra, "Donne e caporalato", dove le donne braccianti sono viste come la rovina della famiglia tradizionale (in cui la donna sta a casa e bada al marito e ai figli), cosa si nasconde dietro la propaganda fascista sulle "nostre donne"?

L'espressione le nostre donne è un esempio di paternalismo e suprematismo maschilista rozzo, volgare e ignobile. L'ideologia fascista è maschilista e patriarcale. Vuole le donne assoggettate e sottomesse al maschio, vuole che stiano "al loro posto". Il fascismo è anche un'ideologia di controllo delle donne e il suprematismo maschile è un elemento di questa ideologia.

C'è un bellissimo libro di uno studioso tedesco, *Fantasie virili* di Klaus Theweleit, che spiega come i nazisti vedevano le donne. La donna è percepita attraverso due stereotipi: la puttana rossa o l'infermiera bianca. Ossia o prostituta o mamma. Guai a far saltare questa cornice uscendo dal ruolo codificato. In realtà la situazione delle donne braccianti è diversa da zona a zona. Alla retorica del fascismo si possono sommare retoriche paternaliste che hanno altre origini (contadine, cattoliche, ecc.). Le situazioni possono variare.

Un caso che sfiora la barbarie, per quel che ho letto (perché non ho conoscenza di prima mano) è quello delle braccianti rumene delle serre del ragusano, dove la situazione è simile di nuovo allo schiavismo nei campi di cotone. E alla negazione dei diritti sul lavoro si aggiunge il fatto che le donne sono anche ricattate sessualmente (Angela Davis mostrava come le schiave, rispetto agli uomini schiavi, oltre alle mutilazioni e alla frusta fossero anche esposte allo stupro come elemento per disciplinare le lavoratrici). C'è quindi un ritorno al fascismo, alla barbarie e allo schiavismo, ma non sono elementi irrazionali: sono gestiti, dosati, fanno parte di un piano. Di fronte alla crisi, la soluzione più semplice è comprimere i diritti dei lavoratori, guadagnare sui profitti, mettere gli sfruttati gli uni contro gli altri e irreggimentare la società. Il fascismo a questo serve. Questo fa.

In cosa è menzognera e contraddittoria la propaganda fascista sui diritti dei lavoratori, sul fatto che "quando c'era Lui" i lavoratori fossero tutelati e si vivesse meglio?

Di recente nessuno è riuscito a metterla giù più sinteticamente di Wu Ming 1 in quattro brevi messaggi su Twitter: "L'articolo 18 dello statuto dei lavoratori del 1970 è stato conquistato con le lotte dell'autunno caldo (1969) da operai in larga maggioranza iscritti alla Cgil. Anche la pensione sociale viene introdotta nel 1969. C'era ancora il duce nel 1969? Le casse di previdenza, poi, sono state fondate nel 1898 e sono divenute obbligatorie nel 1919, tre anni prima della marcia su Roma. Quanto alla sanità, il diritto alla salute viene introdotto nella Costituzione (non l'ha scritta il Duce ma quelli che l'hanno appeso), il Ministero della sanità è istituito nel 1956, il sistema sanitario nazionale è del 1978". Insomma, è una balla. Il fascismo ha un'altra caratteristica: è un'ideologia che deve celare la verità. Semplifica, banalizza e mistifica: perché serve a mascherare la realtà, per dominarla e imbrigliarla.

PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

Abbonamenti sostenitori, diffusioni, strillonaggio e sottoscrizioni al giornale

FIRENZE: Luca Lebowsky Garieri, 17.
GENOVA: Claudio Pissarello, diffusione, 28
MILANO: Gigino Andreozzi da via Adriano sempre più sommersa dalle merendine, 100; Pino Chillè inchianao c'a Lambretta c'u stop, 20; Francesco di Virgilio, 30.
VIAREGGIO: Nanni Maria, diffusione, 10.

SOTTOSCRIVETE! L'AUTOFINANZIAMENTO E' TUTTO!

Firenze

OMAGGIO AI NOSTRI COMPAGNI FERROVIERI VITTIME DELLA VIOLENZA FASCISTA

Spartaco Lavagnini

Il 27 febbraio 2018 al cimitero di Trespiano (Firenze) una delegazione, composta da rappresentanti di ANPI - Associazione Nazionale Partigiani Italiani (sezioni "Potente" ed "Oltrarno), di CUB Trasporti e PRC - Partito Rifondazione Comunista (Circolo ferrovia "Spartaco Lavagnini"), ha commemorato l'uccisione di due ferrovieri: **Spartaco Lavagnini,** dirigente sindacale del Sindacato Ferrovieri Italiani (SFI) affiliato alla Confederazione Generale del Lavoro, dirigente politico, prima socialista poi comunista, assassinato da sicari fascisti il 27 febbraio 1921 e **Gino Mugnai,** capotreno, ucciso da un carabiniere nello stesso giorno.

Spartaco Lavagnini, nato a Cortona (AR) il 6 settembre 1889, impiegato delle Ferrovie dello Stato, aderente al Sindacato Ferrovieri CGL, nel 1920 ne diviene Segretario Generale.

Dirigente politico socialista, guida l'opposizione alla guerra mondiale imperialista, contrapponendosi alla linea del partito "Né aderire né sabotare" che giudica opportunista.

Nel 1915 candidato sindaco a Firenze con un programma antinterventista, non vince per un migliaio di voti di differenza.

Nel 1919 si batté perché i moti contro il carovita post bellico si trasformassero in azione rivoluzionaria e sostenne lo sciopero internazionale del 21 febbraio.

Nel 1921 aderisce al Partito Comunista d'Italia appena formatosi dalla scissione del PSI nel congresso di Livorno del 21 gennaio.

Figura politico sindacale odiata dal nascente movimento fascista, il 27 febbraio 1921 viene assassinato a pistolettate da una squadraccia fascista nella sede del sindacato in via Taddea.

Saputo del suo omicidio i ferrovieri scesero in sciopero, la Camera del Lavoro proclamò lo sciopero generale di tutta la provincia.

Nella città scoppiarono scontri feroci tra bande fasciste e popolazione dei quartieri operai, a Santa Croce, Rifredi, Calenzano. Fu posta la città in stato d'assedio, ma Carabinieri, Guardie Regie ed Esercito colpirono esclusivamente il popolo in rivolta proteggendo i fascisti.

Sorsero le barricate nel quartiere di San Frediano, al Ponte a Ema, a Scandicci, Bagno a Ripoli. Cannoni, mitragliatrici e autoblindo ebbero la meglio sulla rabbia popolare, con morti (cinque nel quartiere di San Frediano) decine di feriti e centinaia di arrestati.

Gino Mugnai stava leggendo il giornale socialista "l'Avanti" in zona Duomo quando fu abbattuto dal fuoco di un carabiniere. ■

1916

LA TENUTARIA DI MODICA

LETTERA APERTA AL CAPO DIVISIONE TRAZIONE PALERMO

Ce la saluta Vossignoria la morale? Ci sorprende, e non poco, come fin d'oggi si tenga come custode del dormitorio di Modica pel personale di macchina quel brutto ceffo di donna, che fu la causa del grave incidente avvenuto tra i Macchinisti Mollica Francesco di questo deposito e Cerenzia del deposito di Caltanissetta. È vergognoso e deplorevole che ancora non si provveda col mandare a spasso quella donna che tutt'ora permette che in casa sua (meglio, nei locali dell'Amministrazione) si giochi a carte, si venda vino e occorrendo, mercé l'intervento di altri, si faccia anche il seguito …

Vossignoria ci dirà: Chi commette tale azione di bassa morale son proprio i vostri colleghi, e per giunta, padri di numerosa prole.

Sì egregio Cavaliere; ma dopo quello che è avvenuto (che poteva avere degli strascichi gravi), per rispetto alla stessa Amministrazione da cui dipendiamo, come avete punito i due protagonisti, aveste dovuto compiere l'atto punitivo, col mandar via da quel locale la custode che tanto disdoro* reca o chiama un tantino sé stesso.

Ci auguriamo che il nostro intervento a mezzo di questo foglio non sia vano, e un provvedimento radicale venga preso contro coloro i quali, dimenticando i primi elementi di moralità, scendono nelle più basse sozzure, e contro coloro che, abusando della propria sfrontatezza, nati e cresciuti nella corruzione e per la corruzione permettono che i locali addetti esclusivamente per riposare il personale dopo il suo diuturno** lavoro vengono trasformati in tanti p……

Verrà il provvedimento? È quello che fiduciosi attendiamo.

Cavaliere, intanto, la salutate Vossignoria la morale?

NOI

** Vergogna, disonore, infamia.*

*** Che si prolunga (a volte eccessivamente) nel tempo.*

Già pubblicati:

CR19 Lo gnogno di Ancona
CR21 Il cretino di Ferrara
CR22 Il gancicida di Treviso
CR23 Il campanaro di Genova
CR24 I piccoli zar di Lecco
CR25 Lo scienziato d'Iseo
CR26 Gli esculapi di Reggio C.
CR27 Il postribolante di Brescia
CR27 Il lapidato di Rimini
CR28 L'ignorantone di Caserta
CR29 Il mancato suicida di Sa.
CR30 Il ricottaro di Gorizia
CR31 Il FFF di Voghera
CR32 Il guaglionciello di Torino
CR33 Lo spingitore artritico di Fi.
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 il taumaturgo di Benevento.
CR40 Il krumiro di Bagnara e quelli di Roccella
CR41 Il trasfertista di Desenzano e le strane assunzioni di Brescia.
CR42 Il meschino boaro titolare di Taranto
CR43 L'arrivista scansafatiche di Castellamare Adriatico
CR44 Il facente funzioni capo divisione, le locomotive a pezzi e i lavoretti privati di Foggia
CR45 L'analfabeta di Cassino
CR46 I Capi Deposito persecutori dei Fuochisti Approvati di Trieste

ode a chi non ode (XXIX)

"people have the power
to redeem the work of fools"
(Patti Smith, 1988)

un merci passa alla tettoia e secerne
container adagiati e teoria di cisterne,
poi stridore lungo dei serraggi alla ruota
finquando la massa non rimane immota

e mi figuro, come oggi quei tanti ceppi
noi urlando di rosse lacrime abrase,
possiamo arrestare tra denti stretti
ipossici le meccaniche più ingiuriose

CUB Rail WOBBLY

MAGNETE CUB RAIL

Ottimamente rifinito, EURO 2

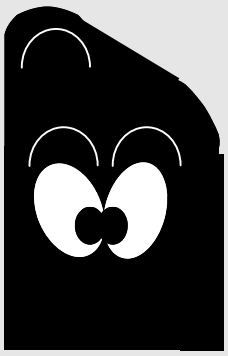
Salvaschermini CUBRAIL per SCMT
Euro 1
(abbonati gratuito)

MIRstyle

Pensavate di aver visto tutto delle fanalerie del Cargo? Seeee ...

Dopo l'annuncio dei primi di marzo che MIR intende effettuare il trasporto di collettame AV con ETR 500 , hanno immediatamente adeguato i materiali alla futura gestione: UN FANALE GUASTO INTESTA! Niente da fare invece per i flessibili, che sono nel musetto e non possono penzolare

La madre di tutti i Cargo Style: UN fanale acceso dietro (l'altro è ovviamente fulminato), e i fanali davanti spenti ... manca solo la Gittiì, o come diavolo si chiamano quelli che non si fermano mai



Che cos'è il MIR Style

Il *MIR Style* è l'attuale stadio evolutivo del *Cargo style. H*a 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 loc di tutte le Unità produttive, nessuna esclusa. Rappresenta un simbolo di degrado, mancato rispetto RS e delle norme di sicurezza, menefreghismo, scarsa professionalità, tutti indicatori che hanno contribuito a ridurre il nostro lavoro al livello sconfortante attuale, dove le scorribande degli ingordi la fanno da padrone.

PEIF 78

Si verificano casi (esempio Bivio Rosales) di intervento SCMT con perdita PI e comparsa della dicitura "probabile rallentamento non gestito". Il DM tratta l'anomalia come se fosse un codice 37 o 39 e consegna al PdC la prescrizione M40 TELEC o M40 DL; in realtà dovrebbe solo emettere M40 specificando la velocità max (nel caso di Albate-Bivio Rosales il rallentamento non c'è e ci si trova su una deviata). In ogni caso, essendo una procedura più restrittiva, si accetta la prescrizione (pur avendo superato il segnale a via libera con CMT attivo) e, una volta captato il codice, si riprende la corsa regolarmente.

ALA-N

Interferenze tra le antenne SCMT dei locomotori e i convertitori della prima vettura agganciata, in caso di guida dalla cabina B. Questi riguardano, oltre all'Orient Express (VSOE), anche le vetture austriache (treno 295). Le interferenze causano continui arresti del treno per perdita PI, con tutto ciò che ne consegue.

L'anomalia si elimina aprendo lo stotz ALA-N sul quadro SCMT (all'inserzione della piastra, terminato l'autotest, riarmare il freno, a monitor appare il codice di errore 30).

Responsabile e autore di testi e vignette: A. P. (Alp)

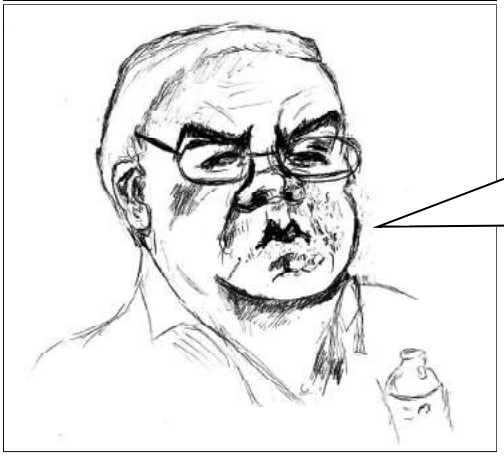
IL CUBettO

CUB
100 g

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

Due caccia nei cieli del nord sfondano il muro del suono e finiscono su tutti i giornali. Protestano i doppiatori ingordi: "a noi per rientrare nelle 13 ore ci graficano viaggi fuori servizio di 200 km in 10 minuti, e mica ci danno tutto 'sta notorietà. Vogliamo la fama che ci meritiamo, anzi già che ci siete datecela in ticket che ci compriamo la lavatrice".

I CACCIA E IL CACI



GLI ENIGMI DI MASTROGUZZETTA

8 MARZU
'A FESTA D'I FIMMINI MA
A SCIOPERARI SOLU LI
MASCULI???
MA COSE 'E PAZZI!!!

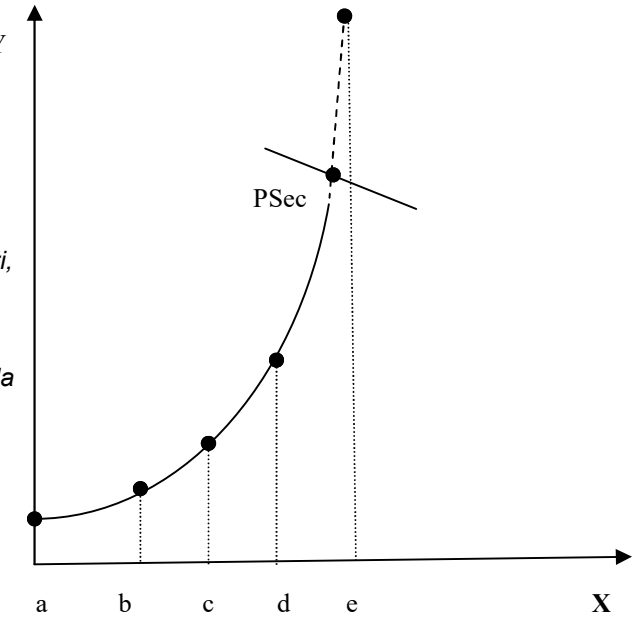
Il Vietnam aveva Ho-Chi-Min,
noi abbiamo Nel-La-Min, detto

CRISTOFARO 'U CATANÍSI

Che vuoi, aah ⊗⑥⑨⑨↝⓪
❷↝ᘓ↝⑨↝ ᘓ ❷⑥⓪
ᔕ⑥⑤ ᘓᘓ↝⑩⑩⑥ ᔕ↝⓪
ᘓ④⑥ ᘓ ④⓪⑥ ᘓ
chiamo a mio cuggino che porta
le merendine, aaah, ⇨ ▲↕↓
⇦↓◀⇨↘↓ ▼▶⇨↙⇨↕
▽⇨↘ Aaaah

LA GEOMETRIA ANALITICA APPLICATA AL CARRAPIPO

PIANO CARTESIRRAPIPANO



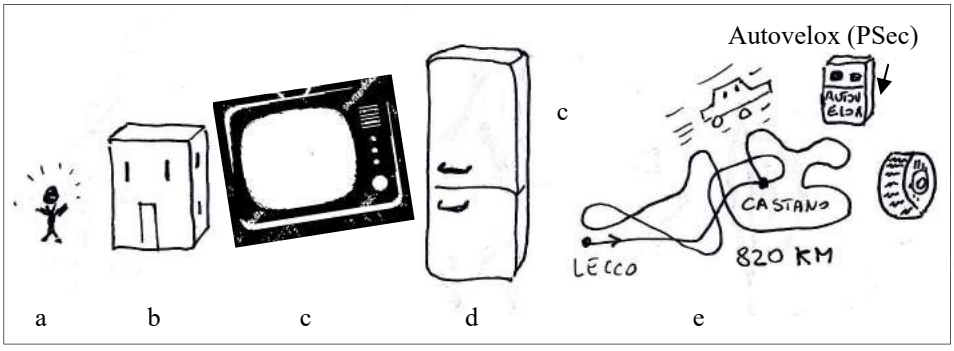
PROBLEMA
Il Carrapipo compra un frigorifero e una TV (ma li paga in contanti, mica coi Ticket come fanno i doppiatori), siccome è un emulatore dei Sopranos li prende più alti e grossi della sua abitazione tanto che non ci entrano, poi non contento risponde ad un'inserzione per le gomme dell'auto andando dall'altra parte della regione per risparmiare. Risolvi su piano cartesiano.

DATI	*h= altezza*	*m = metri*
A	Carrapipo:	h 1,7m
B	Dimora del Carrapipo:	h 2,8m
C	TV del Carrapipo:	h 3,5m
D	Frigorifero del Carrapipo:	h 4,0m
E	Distanza percorsa dal Carrapipo in risposta all'annuncio per quattro gomme al fine di risparmiare: 820.000m	
PSec	Punto di intersezione con la secante dell'autovelox: 340,3	

UNITA' DI MISURA

A, B, C, D: metri
PSec:
Numero intero prima della virgola: EURO
Numero decimale dopo la virgola: PUNTI IN MENO SULLA PATENTE

SOLUZIONE: PARABOLA



CUBacheca

ABBONAMENTI A CUB RAIL
comprese spese di spedizione ed eventuali opuscoli

GIORNALE CARTACEO

12 EURO (un anno, 6 numeri)
Iscritti CUB: 5 euro/anno
Iscritti Cassa di Solidarietà: 5 euro/anno
Iscritti CUB e Cassa di Solidarietà: GRATUITO

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

GIORNALE PDF

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

NUMERI ARRETRATI

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

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

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

COME ABBONARSI rivolgendoti agli attivisti negli impianti oppure recandoti in Posta e facendo una ricarica sulla **Poste pay**
n. 5333 1710 3473 6021
intestata a Paolo Castriciano
(costo aggiuntivo di 1 euro); successivamente invia una mail a **cubrail@libero.it** avvisando dell'avvenuto versamento e comunicandoci l'indirizzo cui spedire il giornale (NON SCORDARE QUESTO PASSAGGIO, SERVE PER IDENTIFICARTI !)

Il giornale in trasparenza
ABBONATI al 1.4.2018

TRENITALIA e RFI	
Milano PAX	86
Firenze	61
Pisa	12
Roma	10
Genova	8
Livorno	7
Torino FR	6
Ragusa	6
Brescia	5
Mi Mart/IMC	5
Bari	3
Bologna	3
Lucca	3
Torino	3
Verona	3
Ancona	2
Arezzo	2
Milano MIR	2
Reggio C	2
Treviso	2
Venezia	2
Verona	2
Vicenza	2
Viterbo	2
Acireale	1
Acqui Terme	1
Asti	1
Caltanissetta	1
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
Pistoia	1
Sassari	1
Siena	1
Viareggio	1

TRENORD	
Brescia	7
Milano PG	4
Gallarate	4
Milano Bovisa	2
Sondrio	2
Bergamo	1
Cremona	1
Laveno	1
Milano Fiorenz	1
Pavia	1
Saronno	1
Voghera	1
DB SCHENKER	1
NTV	1
SERFER	1
non ferrovieri/ pensionati/ sostenitori	*21*
Associazioni	*4*
Biblioteche	*3*
ABBONATI PDF:	*11*

CAMPAGNA NAZIONALE ABBONAMENTI 2018

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 inviaci una mail con nome e indirizzo

LO SA? HO SOGNATO SPESSO DI FARE IL FERRO-VIERE!
LO DESIDERAVA MOLTO?
NO! È CHE UN TURNO DURAVA PIÙ SOGNI!

LA NOSTRA BANDIERA NEL MONDO

LA TRILOGIA DEL DAVIDE CAPPELLINI
(tutto negli ultimi due mesi)

Malaga con sullo sfondo l'Arena: da destra oltre i'-cappe, i'-giova, i'-ferruzzi, i'-carletti dietro la macchina i'guzze.

Snowboard, Monte Rosa

Sainte-Anne Guadalupe (Antille Francesi)

Parti per una destinazione remota? Porta la bandiera con te e mandaci un'immagine!