

Manutenzione e costruzione ferroviaria
novembre 2008 - dicembre 2018: **37 morti e 73 feriti**



Giornale di collegamento tra i ferrovieri stampato a Milano

anno IX numero 51 dicembre 2018

cubferrovie.altervista.org

WOBBLY

CUB Rail

51



Through the ice land

**TRENORDEVOLUTION: TRENI CHE SI GUASTANO SOSTITUITI
DA BUS CHE SI GUASTANO SOSTITUITI DA MINIBUS**

POTEVI
ALMENO ASPET-
TARE CHE FINISSI DI
INVENTARE LA RUOTA
PRIMA DI CREARE
PROTEZIONE
AZIENDALE!!



Marchio

Quando le cose smettono di andar bene

Martedì 13 novembre è iniziato il processo di secondo grado per la strage ferroviaria di Viareggio. La prima udienza, come peraltro accadrà per le successive, si è svolta al palazzo di giustizia di Novoli –Firenze– all'interno un'aula gremita di familiari, avvocati di parte civile e difensori dei condannati in primo grado al processo di Lucca. La netta impressione che è derivata dalle richieste presentate dagli avvocati difensori, ovvero il rigetto della sentenza di primo grado nonostante le condanne e l'evidenza dei fatti avvenuti il 29 giugno 2009, è quella di un ordine stabilito ingessato, volontariamente incapace di capire le cause degli eventi e infine colpevole di rallentare il naturale progresso della collettività. Una delle grandi contraddizioni che caratterizza l'intera vicenda è l'espressione *vivere in uno stato di diritto*. Se ciò corrispondesse a verità come dobbiamo definire allora l'attuale società, che con un non ben precisato diritto consente di prescrivere reati importanti come l'incendio colposo e le lesioni gravi e gravissime, cagione di danni irreversibili alle persone aggredite nelle loro case? Un'aggressione tra l'altro perpetrata non da un malintenzionato, ma dall'esplosione e dal fuoco causato dal GPL fuoriuscito dalla cisterna del treno dell'allora divisione Trenitalia Cargo. Uno dei punti cardine che riguarda questa vicenda è proprio questo, cioè che sia stata un'impresa ferroviaria statale ad aver contribuito ad innescare una simile tragedia; impresa statale che tuttavia già aveva nel suo dna i geni di una metamorfosi volta alla concorrenza sfrenata con le ditte private: tagli alla manutenzione, cieco affidamento a certificazioni di lavorazioni effettuate da società in appalto e subappalto e relativi controlli superficiali portarono alla rottura dell'asse del carro cisterna che, una volta deragliato, impattò con il picchetto di acciaio piantato sulla massicciata. La tragedia viareggina e la sua riproduzione processuale sintetizzano con estremo vigore e chiarezza la natura del ciclo produttivo ferroviario italiano e europeo: eliminazione progressiva dei costi relativi alla sicurezza, ritenuti troppo onerosi, e conseguente incremento di lucrosi guadagni a dirigenti e lobby dei trasporti. L'ingranaggio del meccanismo è semplice quanto disarmante: le commissioni euro-

pee e l'ERA (l'ente per la sicurezza ferroviaria europea) emanano leggi, norme e disposizioni per lo più inapplicabili, funzionali tuttavia alla "semplificazione" del trasporto ferroviario; i gestori delle reti europee e le imprese ferroviarie, a loro volta, attingono da queste norme per regolare il sopra descritto processo produttivo e, nella pratica, si lascia che sia il fato a decidere il corso degli eventi. Gli appalti vengono aggiudicati a ditte che, visti i costi al ribasso offerti, non possono obiettivamente garantire lavorazioni efficaci; la successiva incombenza dei controlli è sotto la responsabilità dei tecnici che ovviamente non possono visionare costantemente i compiti svolti dagli operai e si fa quindi correre i treni per centinaia di km senza verifiche intermedie. Dal punto di vista imprenditoriale sono questi vincoli che arrestano il progresso sociale; il rovesciamento diametrico di approccio è netto. Quello che conta è far partire viaggiatori e merci, cosa avviene dopo poco importa. La valutazione del rischio sta tutta qua: non si può investire troppo nella sicurezza pena gli eccessivi costi che non renderebbero competitivo il trasporto su rotaia, ma neanche investire troppo poco, pena il non impiego del trasporto su rotaia a causa dell'elevato tasso incidentale. Da questa analisi ferroviaria è ipotizzabile fare dei ragionamenti che ci collegano all'intera "struttura" che regola la vita di tutti noi. Se supponessimo, per un attimo, che il funzionamento non solo delle infrastrutture ma di tutto ciò che ci circonda fosse affidato al caso, tutto risulterebbe maggiormente comprensibile in riferimento alle stragi e disastri che avvengono in Italia. Com'è possibile, ad esempio, che dopo la tragedia del ponte Morandi sia nata la "psicosi del ponte ammalato", con conseguente chiusura (parziale o totale) di molti viadotti? Quali potrebbero essere le spiegazioni della creazione di nuovi canali di deflusso in seguito ad alluvioni, quando –in precedenza dei dissesti idrogeologici– i piani del genio civile parevano prevedere ogni cosa? Nonostante appaia chiaro che, come nel processo ferroviario, le regole valgono solo per le carte bollate, ben difficilmente è possibile riscontrare, nel comune pensiero di lavoratori e cittadini, *il sospetto* che nel quotidiano avvenga qualcosa di anomalo e che la vita pub-

blica possa esser affrontata, gestita e vissuta in altro modo. Ma l'incidente irrompe a coagulare tutti le attenzioni distratte. Ad ogni modo i dubbi e le perplessità ci sono e suscitano malesseri continui. La piramide gerarchica –la quale orchestra piattezza e disinteresse diffuso utile per mantenere uno stallo ad essa necessario– si accorge subito al minimo allarme di un insofferenza, grande o piccola che sia. E attua il solo mezzo che conosce: la repressione. Significativa in tal senso è la premura con cui il ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha firmato un protocollo con la commissione di garanzia degli scioperi per attuare una legge ancora più restrittiva dell'attuale 146/90. Nel tweet del ministro Toninelli si legge che, *per favorire un dialogo tra le parti sociali*, si deve ricorrere a uno strumento che prevenga l'eccessivo ricorso allo sciopero. Ma quale mai potrebbe essere il risultato di un'azione di questo genere se non quello di esasperare ancor di più gli animi e generare maggiormente il seme della rivolta? È ancora quindi questa la situazione nel 2018, dove al vero dialogo tra le parti si antepone l'arbitrio unilaterale del governo, lasciando l'elemento decisionale sempre in mano a chi detiene il potere economico e industriale, che si frappone al rispetto delle tutele esistenti e alla conquista di nuove libertà per la classe dei lavoratori? Seguendo quest'ottica la principale strategia nella partita a scacchi giocata dai governi che si susseguono sta nell'affossare i diritti esistenti, nel non crearne altri e di non voler approfondire i problemi della società. Un'epoca (quella odierna) che, per chi ha la fortuna di vivere in un paese parzialmente civilizzato, può essere definita transitoria. Tuttavia viviamo in una fase di notevole importanza e se è vero che chi è poco attento agli strani movimenti dei "piani alti" può non subire un'immediata conseguenza, rischia comunque sia di compromettere irrimediabilmente le generazioni future. Chi invece è ben conscio di come si vanno posizionando le pedine nella scacchiera, si prende denunce e manganellate in nome della legge. No Tav, no TAP, no Muos, le battaglie no Dal Molin sono movimenti etichettati dai poteri forti come ostacoli al progresso e irresponsabili quale cagione di

danni economici. In realtà questi fermenti "dal basso" rappresentano proprio quel riassunto e concentrazione di malesseri che lanciano chiari segnali alla politica dei palazzi, i quali –goffamente– invece di ascoltare e di diminuire così la distanza tra istituzioni e cittadini, si preoccupano soltanto di "correggere". Il recente Decreto Sicurezza registra al riguardo inquietanti passaggi, tra cui l'articolo 23, che si occupa di "disposizioni in materia di blocco stradale", reintroducendo il reato di blocco stradale che era stato depenalizzato nel 1999. Chiaro l'obiettivo di azzerare le forme di proteste in strada. Inoltre, i migranti condannati in via definitiva per blocco stradale, non avranno più diritto ad avere un titolo di soggiorno per restare in Italia.

Mentre in Italia si tende quindi a inasprire le condizioni sociali, creando pericolosi presupposti per un'incertezza diffusa e si discute di notizie irrilevanti, quali i guai giudiziari del padre del ministro del lavoro Di Maio, in Polonia si sta tenendo un importante congresso sul clima mondiale, la COP24 (Conference of the Parties), dove il principale inquinante (il carbone), messo sul banco degli imputati, sta guadagnando punti grazie alle decisioni di molti stati mondiali –tra cui la stessa Polonia, seguita da Stati Uniti, Giappone, Cina e Brasile– di continuare la produzione e l'utilizzo di questo combustibile fossile tramite la costruzione di nuove centrali in gran parte del pianeta. L'accordo siglato a Parigi tre anni fa, che aveva stabilito restrizioni a all'uso del carbone (senza però prevedere sanzioni per chi contravveniva a queste disposizioni) sta diventando carta straccia, come qualsiasi accordo che comporta oneri e "disturbi" al capitale. Poco importa che gli scienziati hanno lanciato un decisivo grido di allarme, sentenziando che se non si cambia rotta con il carbone (eliminando il suo uso) entro 12 anni, il pianeta e chi lo abita subirà un innalzamento della temperatura globale letale. Chissà se il giovane presidente sovranista polacco, Andrzej Duda, che ha sollecitato di ridurre le emissioni ma in modo "creativo e pragmatico, realista per ogni situazione" sia consapevole del fatto che ben 19 città polacche rientrano nel computo complessivo delle 20 città più inquinate del pianeta. Evidentemente no, dato che sta rilanciando nuove centrali a carbone.

Per la sicurezza in ferrovia! No alla prescrizione! Contro le rappresaglie aziendali!

Per la Sicurezza in ferrovia e nei luoghi di lavoro

La notte del 1° novembre, ancora un grave incidente. Nella stazione di Rapallo, il deragliamento di un treno-cisterna, per 3 km e mezzo tra le case, carico di cloroformio, sostanza tossica e cancerogena.

Il treno, da Rosignano (Li), era diretto ad Alessandria, ma nella stazione un vagone cisterna è "sviato" (termine tecnico per definire l'uscita delle ruote dal binario).

Ai residenti nella zona della stazione il pensiero è andato immediatamente a Viareggio, al 29 giugno 2009. Per affermare e ricordare che la strage di Viareggio non ha insegnato niente in termini di sicurezza in ferrovia.

NO alla Prescrizione per Viareggio e tutte le stragi

In questi giorni, al governo, si discute della prescrizione. La battaglia condotta da anni da fallitari, ferrovieri e cittadini, è per impedire qualsiasi sorta di prescrizione di fronte ad immani tragedie come Viareggio dove l'"incendio colposo", motivo per cui hanno perso la vita 32 persone, è andato in prescrizione. Il dolore dei familiari è incancellabile e mai potrà andare in prescrizione. Come è possibile accettare che simili reati, con una condanna di 1° grado già avvenuta, possano essere prescritti?!

Contro licenziamenti e sospensioni

RFI di Roma ha comunicato al RIs/Rsu Stefano Pennacchietti la notizia del provvedimento disciplinare di 5 giorni di sospensione dal lavoro senza retribuzione.

L'"accusa" è aver cagionato danno a Rfi per aver interrotto l'attività dei lavoratori di una ditta appaltatrice, che operavano sui binari senza l'organizzazione e la protezione cantieri, violando così la normativa sulla sicurezza.

Un attacco ad un lavoratore che, nello svolgimento delle sue funzioni, con un'esperienza decennale di Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (RIs), viene accusato di aver tutelato la sicurezza sul lavoro. Fin troppo chiara è la volontà d'intimidazione verso i lavoratori.

Questo episodio, l'ennesimo contro la sicurezza e la salute è stato, così, commentato da Stefano: *"Il mio è uno dei tanti casi, che vedono colpiti molti attivisti sindacali: da Dante De Angelis a Gino Puntoriero (Ferservizi Calabria), da Giovanni Bucciero (Trenitalia Caserta) ai tre apprendisti di Trenitalia, recentemente licenziati, da crescenti provocazioni quotidiane ad attivisti sindacali fino ai gravissimi atti verso Riccardo Antonini e Sandro Giuliani, solo per ricordare i più emblematici"*.

Riccardo Antonini è stato licenziato dalle FS; il ricorso respinto dai giudici del lavoro. L'"accusa": essere a fianco dei familiari delle 32 Vittime ed aver violato *"l'obbligo di fedeltà"* a Moretti, Elia, Soprano ... condannati per la strage ferroviaria di Viareggio.

13 novembre 2018

Associazione familiari *"Il Mondo che vorrei"* onlus

info@ilmondochevorreiviareggio; facebook: *ilmondochevorreionlusviareggio*

Assemblea 29 giugno assemblea29giugno@gmail.com

Vogliamo concludere questo approfondimento in saggezza, chiamando in causa il famoso aforisma di Toro seduto, condottiero nativo Sioux: *Quando avranno inquinato l'ultimo fiume, abbattuto l'ultimo albero, preso l'ultimo bisonte, pescato*

l'ultimo pesce, solo allora si accorgeranno di non poter mangiare il denaro accumulato nelle loro banche. È il caso, quindi, che l'uomo inizi ad agire con saggezza. ■

CubRail

CUB RAIL WOBBLY
GIORNALE DI COLLEGAMENTO
TRA I FERROVIARI
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 Firen-
 ze n. 2563 del 14 marzo 1977
 Stampato in proprio, 13 dicembre
 2018



LE VIGNETTE E I DISEGNI SONO
 DI NOSTRA PRODUZIONE

IN QUESTO NUMERO

2. LA VIGNETTA DEL MARCHIO
3. EDITORIALE. QUANDO LE COSE SMETTONO DI ANDAR BENE
6. CRHONICUB ITALIA E CONFINE
8. CRHONICUB MONDO
9. MANIFESTAZIONE NoTAV DELL'8 DICEMBRE. FERROVIARI PRESENTI!
10. LA TRAGICA ESTATE DEI TRASPORTI. DALL'INCENDIO DELLA CISTERNA AL CROLLO DEL PONTE DI GENOVA
12. PROCESSO SULLA STRAGE DI VIAREGGIO. INTERVISTA ALL'AVVOCATESSA MARISTELLA CAIVANO, PATROCINANTE CUB TRASPORTI
14. LA SICUREZZA DI POCHI, I DIRITTI DI TUTTI
16. NoTAV. IL GOVERNO DEL NON-CAMBIAMENTO E L'ESTINZIONE DEI DINOSAURI
17. DAGLI IMPIANTI
19. FS-ALITALIA E LA POLITICA ECONOMICA PER CORRISPONDENZA
24. TRENITAGLIANORD
25. ODE A CHI NON ODE
26. SCIOPERO TRASPORTO REGIONALE TOSCANA
27. PONTI AMMALATI? NO PROBLEM, CI PENSA RFI
28. SITUAZIONE FRUIZIONE FERIE MILANO IC
31. THE GAME
32. VIDEOCRASSIA (IV)
33. LUTTI NOSTRI
34. RECENZIONI. ALBERTO PRUNETTI . 108 METRI
36. RUBRICA. LOUDER THAN MUSIC
38. STORIA. GUIDO PICELLI
39. STORIA. NESSUNA PIETÀ PER RAFFAELE
40. INFINITA TRISTEZZA. VITA E MORTE DI UNO SCALPELLINO ANARCHICO
41. ROMA. ATAC DEVE RESTARE PUBBLICA
42. INCONTRO DEL SINDACALISMO COMBATTIVO DEL TRASPORTO AEREO

COPERTINA

Treno merci Canadian Pacific in Alberta [Pinterest]

PAGINE CENTRALI

La nostra bandiera e la nostra T-Shirt nel mondo

IV DI COPERTINA

Magnifico Olio su tela di Roberta Gabbi, capotreno di Portogruaro

È cambiato l'IBAN di CubRail
IT56U3608105138294421294428

HUGO E TRENO

Cioè, mi vorresti far credere che è bastata una mail del tipo "vedremo di provare a essere meno rigidi sulle punizioni" per far sospendere lo sciopero Orza a Trenord?

Già...



Manutenzione e costruzione ferroviaria

novembre 2018 - dicembre 2018: 2 morti, 8 feriti
novembre 2008 - dicembre 2018: 38 morti, 73 feriti

16 novembre - Salerno, esplosione in galleria, incendio, 5 operai feriti



Alle 2.35 nella galleria Santa Lucia, sulla linea Napoli-Salerno, esplose una bombola e si sviluppa un incendio mentre sono in corso interventi di manutenzione programmati. Cinque operai rimangono feriti, uno grave.

Coinvolto un mezzo d'opera della ditta SALCEF che opera per conto di RFI.

Intervento dei soccorsi, circolazione sospesa.

23 novembre - Roncadelle, muore operaio



Alle 5 un operaio 35enne di una ditta esterna che effettua lavori per conto di RFI sulla Milano-Brescia viene travolto e ucciso da un convoglio in transito e muore sul colpo. Linee tradizionale e AV interrotte 5 ore.

7 dicembre - Campo Marte, tre operai feriti



Poco dopo la mezzanotte un treno merci nella galleria tra Campo Marte e Statuto a Firenze urta una piattaforma su rotaia sulla quale si trovavano tre operai di una ditta esterna, che lavoravano sulla linea. I tre cadono a terra e vengono trasportati all'ospedale di Careggi in gravi condizioni per politraumi. Trasportati in Ospedale anche i due macchinisti.

7 dicembre - Voltaggio, muore operaio

Egidio Martino, 57enne di Potenza, caposquadra di cinque operai della Edilmac, azienda di Gorle (Bg) incaricata di scavare i pozzi di areazione della galleria del terzo valico, cade in un pozzo in corso di impermeabilizzazione da un'altezza di sei metri, senza imbragatura, ferendosi alla testa. Trasportato in ospedale, muore il giorno successivo.

12 dicembre - Fiorenzuola, muore operaio

Un operaio 59enne di San Severo viene urtato dalla scaletta del locomotore di un treno merci in transito a Fiorenzuola, sulla Mi-Bo convenzionale. La vittima, pur protetta dal sistema di allarme Minimel, assieme ad altri operai stava eseguendo alcuni lavori per la realizzazione di un basamento in cemento per i pali TE lungo il terzo binario della stazione.



CrhoniCUB

ITALIA E CONFINE

17 ottobre - Mede. Merci con MP a fuoco



Un 445 in testa a un treno con quattordici ferro cisterne di propilene proveniente da Sannazzaro e diretto ad Alessandria prende fuoco intorno alle 19.30 a Mede. L'intervento dei VvFf evita l'esplosione.

Macchinista e TPT leggermente intossicati, in ospedale.

25 ottobre - Rapallo, svio merci con MP



Intorno alle 2 un merci della Captrain con sostanze pericolose (cloroformio) partito da Rosignano e diretto ad Alessandria svia tra Chiavari e Santa Margherita Ligure; il treno percorre 3,5 km danneggiando le traversine e si ferma a Rapallo. Disagi per la circolazione, nessun ferito. Il cloroformio brucia se a contatto con altri infiammabili.

27 ottobre - Cortefranca, scontro al PL



Nel tardo pomeriggio un treno della Edolo-Brescia investe un'auto abbandonata sui binari al PL di Cortefranca, nei pres-

si della stazione di Borgonato-Adro. Nessun ferito.

30 ottobre - Reggio Emilia, svio



Svio di una colonna di carri container durante una manovra.

9 novembre - Genova PP e Santa Margherita, due svii



Nella prima mattina un mezzo d'opera per la manutenzione svia a Genova PP; numerosi i ritardi nel nodo. Nella stessa mattina il regionale 11361 diretto a La Spezia svia a Santa Margherita alle 5.30 a causa di una frana caduta sul binario, causata dalle piogge che hanno sgretolato un muro. Lo svio interessa il primo carrello della WP. Nessun ferito tra i trenta passeggeri.

14 novembre - Petrosino, scontro al PL



A Petrosino, sulla Palermo-Trapani, un treno di Aln investe un'auto rimasta tra le sbarre. Nessun ferito.

15 novembre - Verona QE, svio



Svio RTC durante una manovra.

15 novembre - Gazzada, scontro al PL



Ennesimo incidente al PL di Gazzada. Alle 16.35 il diretto per Porto Ceresio investe un'auto rimasta tra le sbarre. Illesa la guidatrice, che era rimasta all'interno.

20 novembre - Roccabernarda, tromba d'aria

Un regionale in viaggio da Catanzaro Lido a Crotona viene investito da una tromba d'aria. Vetri in frantumi, feriti tra i passeggeri.

20 novembre - Parabita, tromba d'aria

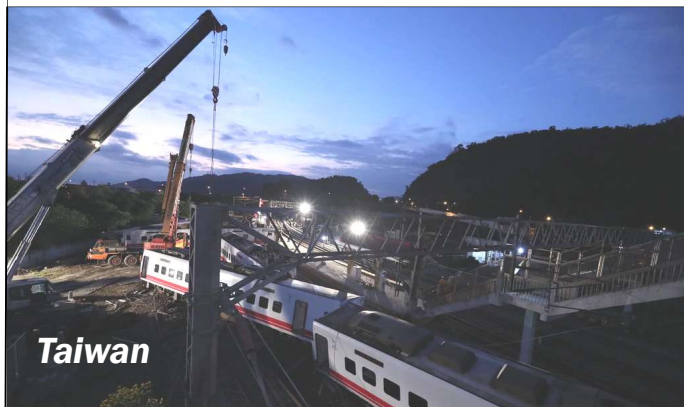


Alle 5.30 a causa della tromba d'aria in Salento, un'automotrice delle FSE in viaggio vuota tra Parabita e Tuglie investe un grosso tronco di pino secolare caduto sui binari. Nessun ferito.



CrhoniCUB

MONDO



Taiwan

Il 21 ottobre un treno ad Alta velocità deraglia su una curva a 100 km/h (75 km/h V max prevista) nella contea di Yilan. 18 le vittime e 190 i feriti. Secondo le prime indagini, il macchinista avrebbe escluso manualmente il sistema automatico di controllo velocità.

Il Puyuma Express, diretto a Taitung nel sud-est di Taiwan da New Taipei con 366 persone a bordo, è deragliato su una curva vicino a una stazione di Yilan verso le 16.50 di domenica.



Catalogna

Il 20 novembre alle 6.15 un treno deraglia per una frana tra Vacarisses e Vacarisses-Torreblanca, sulla linea R4 che collega Manresa a Sant Vicenç de Calders. Un morto e 44 feriti. Sul treno viaggiavano 150 persone.

Regno Unito



17 novembre, Sheringham, Norfolk, treno d'epoca centra auto... tutti illesi

Turchia

Alle 6.30 del 13 dicembre a Marsandiz, vicino ad Ankara, un treno AV in transito ha centrato un locomotore di servizio e si è schiantato contro un cavalcavia pedonale. Sette morti e quarantasei feriti. Il treno viaggiava da Ankara a Konya.

Il 20 novembre l'ultimo incidente, con quindici feriti in uno scontro frontale tra un passeggeri e un merci.



Manifestazione NoTav dell'8 dicembre: ferrovieri presenti!

Lo avevamo preannunciato con un volantino, lo abbiamo confermato sabato 8 dicembre: i ferrovieri CubRail erano insieme al popolo NoTav a Torino! I motivi della nostra presenza, oltre ad essere in linea con quelli del popolo della Val Susa, convergevano su una necessità che ritenevamo importante, ovvero specificare perché i treni merci non possono viaggiare a 300 km/h. La corrente stampa e tutta l'informazione mainstream dava per assodato che il TAV serve per il trasporto merci, definendo addirittura il nuovo corridoio Torino-Lione vitale per l'Italia; questa è semplicemente un'assurdità e lo abbiamo smentito in piazza, distribuendo una moltitudine di copie del volantino Cubrail alle persone che costituivano il corteo e a quelle che costeggiavano il fiume umano partito da piazza Statuto e confluito a piazza Castello, la stessa piazza della famosa manifestazione SiTav di un mese fa. Quello che vogliamo raccontare è l'insieme di colori e differenze che si sono fuse insieme in un arcobaleno voglioso di dire sì, ma un sì che va in direzione del progresso e dell'umanità; un sì che vuole affermare un concetto essenziale: è il popolo che deve dettare l'agenda politica e non una banda di industriali presuntuosi. Il governo (e nella fattispecie il Movimento 5 stelle) deve decidere da che parte stare, se da quella della ragione e dello sviluppo giusto e sostenibile, oppure dalla parte della repressione, dell'inquinamento e della "dittatura del profitto". Non ci sono vie di



mezzo da valutare, non si deve perdere tempo. La scelta corretta da fare è lì, pronta, in attesa di essere ratificata. Questo è stato detto da Alberto Perino (storico attivista NoTav) sul palco di fine manifestazione e noi lo condividiamo, a maggior ragione perché siamo ferrovieri e perché conosciamo cosa va e cosa no va in ferrovia; cosa serve e cosa no; il TAV (e non *la TAV!*) sicuramente non serve.

In una recente interrogazione parlamentare *live* (giovedì 6 dicembre) il PD ha sottoposto al ministro dei trasporti Toninelli il quesito sul TAV, sottolineando la sua importanza strategica, le penali da restituire all'Europa in caso di non realizzazione ecc ecc. Il ministro ha ben sottolineato che serve ben altro al paese, come strade, collegamenti al sud ecc ecc. Non ha detto però una cosa fondamentale: sì TAV o no TAV. Un passaggio cruciale, ripreso subito dal PD, che ha tacciato il ministro come un Ponzio Pilato. Chissà se il PD ha constatato gli esiti della manifestazione di sabato, e la conseguente volontà popolare; Noi dubitiamo fortemente.

Il movimento NoTav, elemento trainante di tutti i movimenti in basso e fautore del patto di mutuo soccorso, ha una forza che lo ha sostenuto in questi 30 anni di lotte: l'eterogeneità. Chi era presente sabato a Torino è stato testimone di cosa significhi questa parola, cioè un insieme di persone e movimenti di differenti nature le quali hanno formato un corpo unico, impressionante. Dobbiamo però evidenziare la scarsa presenza di ferrovieri nonostante il TAV li riguardi da vicini. A tal proposito, sul connubio TAV-ferrovieri, è intervenuto un manifestante che, leggendo il nostro volantino, ha esclamato così: "se non la volete nemmeno voi (i ferrovieri ndr) che vi porta lavoro, si capisce tutto!" ■

A cura della redazione



Jesi, 13 dicembre
Un merci (MEC3)
svia durante una
manovra.
Nessun ferito.

LA TRAGICA ESTATE DEI TRASPORTI

DALL'INCENDIO DELLA CISTERNA AL CROLLO DEL PONTE DI GENOVA

In questa torrida estate i trasporti intesi sia come logistica che come approdo alla agognata villeggiatura, hanno subito due disastri mettendo a nudo la inadeguatezza delle regole che dettano la prevenzione da incidenti, ed assumono dimensioni così grandi da dover rimuovere tali insicurezze dalla nostra mente per poter continuare a viaggiare.

Purtroppo quando ci spostiamo, sia guidando che facendoci scarrozzare da altri, la nostra sicurezza dipende in parte dai nostri atti sia dal comportamento degli altri che viaggiano intorno a noi, ma quando succedono i disastri solo allora si ha la percezione che la nostra incolumità dipende soprattutto da atti e regole che enti o persone devono attuare pur essendo essi estranei al nostro spostamento.

Lo so, la precedente riflessione sembra un insieme di ovvietà, ma se il vostro pensiero va al ponte di Genova, che quasi tutti abbiamo attraversato, e ripensiamo alle sensazioni provate nell'attraversarlo con quella sensazione tra il vuoto e l'orgoglio che però ci dava una irrazionale inquietudine; nel nostro profondo davamo per scontato che, chi sovrintendeva la sicurezza del manufatto, quotidianamente scrutasse col binocolo eventuali distacchi di cemento detti calcinacci, cioè lo sorvegliasse come la cosa più delicata e preziosa; purtroppo il crollo ci ha insegnato che le visite erano ogni 3 mesi, anche per un ponte ardito e che dava incertezze sulla integrità strutturale.

L'estate delle vacanze si apre col botto, ma non di buon augurio, quanto invece di una mancata strage, a pochi giorni dalla commemorazione del rogo di Viareggio, e fortuna ha voluto che il bilancio sia limitato alla morte dell'autista, qualche ustionato e grandi danni materiali a Borgo Panigale. Un benevolo destino ha salvato questo quartiere bolognese dalla strage e l'elemento fondamentale è stato l'immediato incendio del veicolo dopo l'impatto, perché se la cisterna si fosse rotta senza incendiarsi, a causa dell'ubicazione del ponte dove l'incidente è avvenuto ed essendo il GPL più pesante dell'aria, avrebbe invaso il sottostante quartiere cittadino provocando un olocausto probabilmente

più grande e pesante della strage di Viareggio.

Per noi ferrovieri che da sempre ci battiamo per la sicurezza dei trasporti, il problema delle merci pericolose si presenta quotidianamente. Pur non citando recenti avvenimenti rilevo che le aziende vogliono caparbiamente arrivare all'agente unico alla guida del treno, e pensando che un convoglio ferroviario corrisponde all'equivalente di almeno 10 camion, per un piccolo aggravio dei costi in un grande passo verso la sicurezza dei cittadini parlando della società in toto, perché gli individui non sono al sicuro neanche stando sul cucuzzolo di un'altura per cui mirare ad azzerare la possibilità di eventi catastrofici è la sola pratica attuabile.

Non ho seguito il dilagare di colte riflessioni sicuramente apparse sulla stampa ma sono sicuro che, se qualcuno avesse proposto rimedi tipo il doppio autista o il ricorso ad espedienti tecnologici per evitare la corsa di un'autocisterna senza più controllo, sarebbe stata pubblicata come una provocazione che poi lascia ad altre istanze, cioè ai così detti "organi competenti" il prendere provvedimenti; personalmente non ho fiducia nella classe dirigente perciò sono sicuro che dopo l'incendio di Bologna nulla sia cambiato nel modo di autotrasportare i carburanti e a tal proposito sarei lieto di essere smentito anche attraverso queste pagine.

Come elemento di riflessione vi informo che il costruttore di macchine fotografiche Canon da molti anni ha introdotto negli automatismi della messa a fuoco un sistema di identificazione della direzione dello sguardo, per cui penso che sfruttando tecniche di identificazione elettronica di sguardo assente o sonnolenza, e non il dispositivo detto uomo morto, la macchina possa capire la situazione di emergenza, cioè quando l'autista non ha più il controllo ed arrestare il veicolo; al contrario il capitale investe cifre enormi per la guida automatica o senza autista, perché la logica del profitto non ha anima e passa sopra a tutti i problemi sociali.

Così, dopo un'altra estate di furia vacanziera imperniata sull'automobile, il sistema mette a nudo la propria inadeguatezza

con il crollo della pur poca fiducia che la gente nutre in esso, il crollo del ponte sul Polcevera costringe il mondo a guardare i gestori del territorio e dei pubblici manufatti (anche un privatissimo ponte a pedaggio è manufatto pubblico) come soggetti incapaci di amministrare quello che potremmo definire il: **patrimonio di famiglia**.

Per esempio se in casa tua, pure fosse la casa dove trascorri periodi sporadici o saltuari, una porta improvvisamente non chiude più, cerchi di capirne il motivo, se puoi ovviare a ciò ed, appena possibile, tornare allo stato del momento in cui la porta fu costruita. Certo **ognuno** di noi ha un suo modo di agire di fronte ai problemi che l'incessante trascorrere del tempo ci pone, c'è chi ha la mania di tornare subito alla precedente situazione, cosa che a volte non succede e urta fortemente i nervi, chi può stare per un certo periodo in disagio per sommare i problemi ed agire e risolvere gli inconvenienti assieme per tornare alla propria normalità; **poi** esiste il tipo chi se ne importa e stiamo a vedere: se il pavimento di una stanza è pericolante sposta il tavolo dal centro, mette delle lunghe tavole per evitare un carico concentrato ed evita di invitare amici, raggiungendo così un equilibrio che gli consente di andare avanti fino ad un aggravamento della situazione, solo allora si vedrà.

L'agire delle società che gestiscono i ponti in Italia sembra assai più disinvolto, un'occhiatina ogni 3 mesi, scandalosamente le rotture alle strutture le vedono i cittadini e non i custodi del manufatto come è successo a Casalmaggiore. Debolezze ed incuria sono prepotentemente emerse nel ricco e civile nord a smentire chi indicava nella cattiva cultura del sud le cause dei crolli che inizialmente là erano concentrati quelli accaduti negli ultimi anni; rifacendoci all'esempio dell'agire delle persone sopra scritto le società di gestione adottano nuovi metodi, cioè come ci fosse il pavimento pericolante ed invitano gli amici a passarci sopra.

A questo punto qualche lettore pensa che le mie considerazioni siano ovvietà anche al confronto delle indagini legate al ponte

di Genova le quali quotidianamente riservano nuovi risvolti, e poi che centra una rotaia rotta a Pioltello dove ponti non ce ne erano? L'incidente di Pioltello e il crollo dei ponti hanno la stessa causa, ovvero **una errata concezione della conservazione delle infrastrutture e della loro manutenzione**. Assurdamente i moderni manager delle società beneficiate dalle privatizzazioni parlano degli interventi manutentivi come investimenti, ciò è cosa lontana dalla realtà perché il ripristino di normali condizioni sono una passività intrinseca all'uso di una qualsiasi infrastruttura, non è la somma stanziata per un nuovo autogrill o un sottopasso, inoltre la spesa manutentiva non è interamente programmabile ma deve essere modulata come gestione ordinaria derivante dalle reali necessità al fine di non avere inconvenienti, blocchi e men che meno irrimediabili collassi strutturali. Sottolineo che per giustificarsi società Autostrade ha fatto pubblicare le cifre stanziate nella loro idea di investimenti: in un anno aumenta dello 0,05% mentre le tariffe crescevano del 3%; balza all'occhio cosa intendano le società di gestione per manutenzione.

Ci tengo a precisare che un ponte, specialmente se ha una campata di molti metri, flette sotto il carico come deve fare una qualsiasi struttura e se un ponte ha i tiranti, come quello di Brooklyn o quello sul Bosforo, si sposta anche molto, invece i ponti antichi costruiti con l'arco realizzato in pietra forse li senti vibrare ad un transito pesante, ma non ne percepisci il deformarsi; per quanto scritto diciamo che ogni manufatto, sia esso di grandi o ridotte dimensioni flette ma deve rimanere all'interno di un intervallo elastico ben lontano dal momento in cui inizia la deformazione del materiale, cioè la situazione reale non deve superare il carico di sicurezza, e qui il problema della stabilità dei ponti si congiunge a funzionalità diverse per natura e collocazione.

Riguardate il crollo del viadotto di Fossano, che era parte di una strada senza traffico e su cui probabilmente non si è mai formata una coda, la quale costituisce il massimo del carico per la trave orizzontale di un ponte, il collassamento del viadotto dopo pochi anni dalla costruzione e senza stress meccanico ci impone di chiedere qual era il carico di sicurezza, quello di un cioccolatino? Riguardando quel ponte spezzato a me viene a mente il giunto rotto di Pioltello e non per una fissazione

ma perché a fronte di una trave che non regge il suo peso ne abbiamo una che avrebbe portato tranquillamente il peso impostogli, sono le condizioni cui è stata costretta a lavorare che ne hanno provocato la rottura.

Come ho scritto analizzando l'incidente di Pioltello un giunto isolato è un corpo assai più rigido della rotaia per cui al passaggio della ruota del treno quasi non flette; ciò vale quando il giunto sia appoggiato tra una traversa e l'altra; i non specialisti forse non hanno mai pensato che la rotaia è come un viadotto infinito, in cui la traversina è il pilone o supporto che dir si voglia e la rotaia è la trave orizzontale, che per fortuna ha una lunghezza che tende all'infinito con una compattezza ed elasticità tale da dare una notevole sicurezza ed un ottimo allineamento; pensate che guaio se tra una traversa e l'altra vi fossero tutti pezzetti discontinui. Al povero giunto di Pioltello nessuno restituiva l'appoggio della traversa, anzi col tempo doveva flettersi sempre più, finché allo stremo non ha resistito ed ha fatto un chiaro discorso a chi comanda il sistema delle **non manutenzioni**, peccato che chi ci va di mezzo è il cittadino che paga sia con la vita che tramite il pubblico bilancio e le tariffe.

È tutto sbagliato è tutto da rifare, questo celebre motto di un campione dello sport ma anche della vita, ben si addice al mondo del trasporto perché il **managerismo** ha gravemente minato il normale percepire delle cose da fare per una sana società, così mentre chi compra un'automobile cambia lubrificanti e pezzi usurati per non subire danni alle parti vitali del veicolo, chi deve badare ai grandi sistemi pensa di poter piegare le regole e le caratteristiche dei materiali al proprio portafoglio.

Ecco, il cerchio è chiuso, i confusi pensieri iniziali hanno trovato significato e spero di aver spiegato che quello che il potere politico-economico chiama efficienza finanziaria è incompatibile con il mondo del trasporto ed a tal proposito vorrei fare una riflessione che coinvolge altri business: ricordate quella fabbrica nel Bangladesh crollata sulla testa degli operai con oltre 1000 morti? i proprietari dello stabile erano imprenditori locali e se ben ricordate proprio i lavoratori lanciarono l'allarme per il comparire di numerosi cretti nell'edificio. Una normale persona preso atto che le vibrazioni dei macchinari e i gruppi elettrogeni stanno minando la costruzione, co-

mincia a smontare per alleggerire, lavora a ritmi ridotti e trasferisce la produzione in altri locali, cerca di salvare la produzione, in questo caso destinata ai commercianti del mondo ricco tra cui Benetton, riuscendo a lavorare in strutture solide ma questi imprenditori non lo fanno, invece pagano architetti per perizie che dichiarano il falso assicurando circa la forza e la stabilità della fabbrica. Poi l'edificio è crollato ed ha ucciso innocenti, l'avidità imprenditoriale aveva mietuto altri cittadini poveri. Un cordiale saluto. ■

Tp
Ferrovieri CUB

VILE KRUMIRO

Vile krumiro che lavora come un asino, circondato da guardie, carabinieri e soldati con baionetta in canna, che accetta di dormire sulla paglia come le bestie.

Vile krumiro che disprezza gli scioperanti, che deride l'organizzazione e che non disdegna però di presentarsi alle Segreterie delle Camere del Lavoro a chiedere un sussidio quando la Società, dopo aver fatto uso dell'opera sua, ha gettato sul lastrico.

Vile krumiro che si compiace di portare la desolazione nelle famiglie e se ne va altero di guadagnare il pane a prezzo di tradimento!

Ah, brutto che non sei altro!

Come può la tua coscienza essere tranquilla quando ti trovi accanto a tua moglie? Non ti pare di vedere in essa le cento e cento mogli de' compagni che soffrono?

IL LAVORATORE COMASCO,
 1908

PROCESSO SULLA STRAGE DI VIAREGGIO

INTERVISTA ALL'AVV. SSA MARISTELLA CAIVANO

CHE PATROCINA LA COSTITUZIONE DI PARTE CIVILE PER CUBTRASPORTI

CR: Quali sono le peculiarità del processo su Viareggio? (estensione transnazionale, numero degli imputati, personalità coinvolte in posizioni di vertice, prima volta per dirigenti fs ...)

MC: Certamente la complessità del procedimento penale in corso, attualmente in fase di appello, risiede nell'estrema varietà dei soggetti giuridici coinvolti potenzialmente nell'accertamento della responsabilità penale. Per il medesimo fatto di reato vengono in rilievo diversi profili di possibili legami causali tra condotte ed evento, riferibili all'intera galassia di società (anche con sedi non nel nostro Paese) astrattamente operanti nell'ambito della circolazione ferroviaria nazionale.

CR: Si è spesso usato sottolineare che la tipologia d'infortunio nell'incidente di Viareggio è inedito per il fatto di non aver coinvolto solo lavoratori e utenti ma anche chi vive intorno all'ambiente ferroviario. Che implicazioni ha questo?

MC: L'immensa tragedia che ha colpito la città di Viareggio ha visto amplificata la sua portata dalla circostanza che l'incidente non ha limitato i suoi effetti agli aspetti tipici del trasporto ferroviario, ma si è esteso fino a colpire soggetti e beni che in via ordinaria raramente si trovano ad essere coinvolti in disastri ferroviari colposi. La ferita che si è aperta sul tessuto sociale viareggino ha coinvolto infatti abitazioni, fabbricati e cittadini, che hanno visto sconvolta la propria esistenza.

Si tratta di conseguenze che normalmente si verificano con riferimento a fattispecie delittuose di natura del tutto diversa (penso agli attentati terroristici, o mafiosi) e che determinano un impatto sociale ancora più violento, ancora più allarmante e che richiedono, come tali, una risposta, se vogliamo, di massima intransigenza da parte dello Stato e delle sue istituzioni.

CR: Ci sono reati che non sono stati ammessi nei rinvii a giudizio? e per quali reati sono stati condannati/assolti in primo grado gli imputati?

MC: i reati contestati nei capi di imputazione erano sostanzialmente quelli di disastro ferroviario, omicidio colposo plurimo, incendio colposo e lesioni colpose, tutti am-



messi nei rinvii a giudizio, segno di corretta qualificazione da parte della Procura della Repubblica.

CR: Come giudichi la sentenza del giudice ordinario di Lucca?

MC: Non è mio costume esprimere giudizi in termini qualitativi sul lavoro della magistratura e, in tal senso, le sentenze si commentano (anche criticamente) ma non si giudicano.

Certo quello che emerge è, in sostanza, una conferma dell'impianto accusatorio prospettato dalla Procura della Repubblica e rafforzato dalle parti civili e, sotto questo aspetto, assume una importanza significativa, nel momento in cui chiaramente assegna le responsabilità per il gravissimo episodio.

CR: Cosa ha portato in luce l'inchiesta giudiziaria correlata al processo?

MC: L'inchiesta non ha fatto altro che confermare un dato che già emergeva dai fatti: un preoccupante problema che inerisce alla sicurezza ferroviaria e che come tale, coinvolgendo potenzialmente l'intera utenza italiana, non deve essere mai trattato con superficialità, ma costantemente attenzionato, nella speranza che simili eventi non si ripetano più.

CR: Perché nelle udienze di Lucca sono state vietate le pubblicazioni a mezzo stampa delle registrazioni audio e video?

MC: Proprio valutando l'ampia portata mediatica del procedimento penale avente ad oggetto la strage di Viareggio, l'organo giudicante lucchese ha deciso (così come

poi ha fatto anche la Corte d'Appello di Firenze, in sede di impugnazione) di vietare le registrazioni audio e video.

Si è trattato di una misura che, lungi dal voler pregiudicare il diritto all'informazione (considerando che la stampa era ammessa in aula per svolgere le funzioni di cronaca giudiziaria), ha avuto il solo scopo di evitare una probabile spettacolarizzazione del processo penale, nell'ottica quindi di tutelare, oltre la dignità dei soggetti coinvolti, anche la linearità e regolare celebrazione dell'iter processuale.

CR: Qual è stato l'impianto difensivo degli imputati, nelle diverse posizioni?

MC: Ovviamente una ricostruzione delle diverse e varie posizioni difensive degli imputati richiederebbe l'esplicazione dell'analisi ampia e dettagliata che ciascuno di noi operatori ha svolto durante il processo; in questa sede è possibile semplificare il concetto, evidenziando come, tendenzialmente, tutti i vertici apicali dei soggetti giuridici coinvolti, abbiano fondato le diverse difese cercando di valorizzare un'assenza di responsabilità soggettiva dei rispettivi assistiti.

In altre parole, considerando che la responsabilità penale è personale, le difese dei vertici tendevano a rappresentare che, una eventuale condanna degli imputati avrebbe configurato a loro carico una responsabilità oggettiva (per fatti dagli stessi non materialmente commessi), come tale non ammissibile nel nostro ordinamento.

Al contrario, la ricostruzione della Procura della Repubblica individuava concretamente una responsabilità derivante proprio dalla posizione apicale che i soggetti rico-

privano, alla quale posizione si accompagnano necessariamente obblighi di controllo e garanzia sull'operato delle compagini coinvolte nella causazione dell'incidente.

CR: Il giorno 13 di novembre è cominciato a Firenze il processo di appello, ricorrono in secondo grado solo i condannati?

MC: Oltre agli imputati condannati in primo grado, la sentenza del Tribunale di Lucca è stata impugnata anche dalla Procura e da alcune parti civili, soprattutto con riguardo alla non accertata sussistenza di responsabilità in capo a taluni soggetti con riferimento alla posizione di Ferrovie dello Stato S.p.A.

CR: Cosa cambia nel processo, oggi con l'incombere della prescrizione per alcuni reati?

MC: il tema della prescrizione dei reati si presenta nell'attuale periodo storico assolutamente controverso e dibattuto.

Per quanto concerne il procedimento penale relativo al disastro ferroviario di Viareggio, alcuni reati sono sicuramente "a rischio" prescrizione e, laddove si dovesse verificare una simile evenienza, chiaramente vi sarà una incidenza in termini di quantificazione delle pene complessive irrogate agli imputati in caso di conferma delle condanne.

Al tempo stesso, anche la preannunciata riforma della prescrizione, verosimilmente non potrebbe assumere alcun rilievo diretto nell'attuale processo, considerando la natura di norma sostanziale attribuibile a detta modalità di estinzione del reato, come tale non applicabile ai procedimenti in corso o ai reati commessi prima della sua entrata in vigore, senza incorrere nella violazione del principio cardine del *favor rei*.

In ogni modo, chiaramente, una riforma della prescrizione nel solco di quanto previsto dall'attuale Governo, inserita in un contesto di più ampio ripensamento del processo penale, non rappresenterebbe certo un mero manifesto populista, ma avvicinerebbe sicuramente l'obiettivo di non veder frustrate le istanze di giustizia delle vittime del reato e dell'intera collettività.

CR: Il concetto di fatalità, impiegato tanto nei discorsi comuni fino alle parole dell'ex AD Mauro Moretti, quale rilievo giuridico ha, in particolare riferimento alla sicurezza sul lavoro?

MC: Nell'ambito della sicurezza sul lavoro, la fatalità non deve costituire un alibi per colui che ricopre la relativa posizione di garanzia.

Il datore di lavoro ha l'obbligo giuridico e prima ancora sociale, di dotarsi di tutti gli strumenti adatti ad impedire che si verifichino incidenti o infortuni sul posto di lavoro, restringendo, così, fino all'estremo lo spazio di incidenza della vera e propria "fatalità" in senso stretto, intesa come evenienza verificatasi al di fuori di qualsivoglia possibilità di controllo o di prevenzione da parte del datore di lavoro stesso.

In questo senso è necessario il rispetto dell'adozione di tutte le misure concretamente idonee a preservare la sicurezza dei lavoratori, considerando che non si può non provare sgomento nel momento in cui ancora nel ventunesimo secolo si assiste ad una quantità di morti sul lavoro, pur con l'avanzato stato delle tecnologie e il rinnovato sentire sociale circa la fondamentale importanza della sicurezza sui luoghi di lavoro.

CR: Sebbene ancora in corso, ritieni che questo processo abbia una valenza distinta nella storia giudiziaria italiana? (penso in tempi recenti a quelli sull'amianto, al Thyssen-Krupp...). Se per esempio abbia introdotto elementi di novità.

MC: Sicuramente, per la gravità del fatto e delle conseguenze che ne sono derivate, gli interessi tutelati dal presente procedimento vanno oltre le mere dinamiche processuali, ponendo il giudizio quasi come una sorta di manifesto che involge la sicurezza sul lavoro e, più in generale, la sicurezza nella circolazione ferroviaria.

Così come la novità della attribuzione di responsabilità penali a carico dei vertici delle varie società coinvolte, dovrebbe condurre ad una mutata attenzione con riferimento al concetto di posizione di garanzia, aumentando la soglia di tutela dei lavoratori del settore e dell'utenza.

CR: *Quanto è stata importante la caparbiazza delle associazioni delle vittime nel cercare 'verità e giustizia'?*

MC: direi che si è trattato di una attività di importanza decisiva.

Assistere all'azione delle associazioni delle vittime che costantemente hanno mantenuto alta l'attenzione della componente sociale, verso quella che era stata una tragedia da non dimenticare, verificare gli sforzi di sensibilizzazione dell'opinione pubblica verso fatti così gravi e riguardo alle conseguenze tragiche che nemmeno il

tempo potrà cancellare, è stata una delle emozioni più intense che ho avuto il privilegio di provare prima e durante lo svolgimento del processo.

Penso all'associazione "Il Mondo che vorrei", la cui costituzione di parte civile non è stata ammessa e che, nonostante questo, ha continuato e continua la sua battaglia, per raggiungere una verità necessaria e ciò non solo per restituire dignità a coloro che hanno perso la vita o gli affetti a seguito della tragedia, ma anche per l'intera collettività verso la quale non ha mai smesso di attenzionare pubblicamente il problema della sicurezza nella circolazione ferroviaria e delle responsabilità relative alla gestione di servizi così importanti e diffusi nell'intero Paese.

CR: Tante le parti civili, qual è il senso giuridico che permette ad un'Organizzazione Sindacale di costituirsi nel processo sotto questa forma?

MC: giuridicamente un'Organizzazione Sindacale, come la Federazione Nazionale CUB Trasporti, pone la tutela della salute dei lavoratori e la sicurezza degli ambienti lavorativi al centro della propria attività, rappresentando un cardine di civiltà giuridica e sociale da salvaguardare all'interno dell'azione sindacale.

Sotto questo aspetto, gli sforzi della Federazione, così come di ogni altra organizzazione sindacale, tendenti a rafforzare la cultura della sicurezza e a combattere ogni condotta che possa pregiudicare l'interesse della salute del lavoratore, si vedrebbero irrimediabilmente scoraggiati e limitati, con grave danno all'immagine del sindacato stesso, in termini di effettività della sua azione.

Questo giustifica e permette la costituzione di parte civile al fine di tutelare diritti propri del sindacato, contro condotte idonee a far perdere credibilità all'azione dallo stesso svolta a tutela della salute dei lavoratori del settore relativo.

CR: Chi può vincere o perdere a seconda dell'esito del processo di Viareggio?

MC: L'unica necessità è che si raggiunga un accertamento dei fatti e una chiara rappresentazione delle responsabilità in capo a coloro che quei fatti abbiano cagionato.

Non ci saranno vincitori o sconfitti, l'obiettivo è soltanto quello di onorare le vittime della strage nell'unico modo veramente necessario: la verità. ■

LA SICUREZZA DI POCHI, I DIRITTI DI TUTTI

Con il Decreto Legge n. 113 del 4 Ottobre 2018 su Sicurezza e Immigrazione (Decreto Salvini) il Governo del Cambiamento cancella la già precaria politica dell'accoglienza attraverso drastiche e vergognose modifiche alla disciplina per la richiesta d'asilo e della concessione della cittadinanza, trasformando la questione migratoria esclusivamente in una questione di ordine pubblico. Nello stesso Decreto vengono inoltre emanate norme che prendono di mira, insieme agli stranieri, manifestanti, occupanti, oltre a tutti quei soggetti che vivono con estrema difficoltà a margine della società, riducendo o cancellando i già pochi diritti a cui potevano appellarsi. Le norme sull'immigrazione infatti vengono emanate non a caso insieme ad altre che riguardano l'ordine pubblico, trasmettendo così l'idea che l'immigrazione è esclusivamente una questione di emergenza, in modo da considerare il migrante qualcosa di negativo e pericoloso.

Nonostante negli ultimi anni, come conferma lo stesso Ministero dell'Interno, il numero dei migranti arrivati nel nostro Paese si sia sensibilmente ridotto così come il numero dei reati commessi, è stata rivendicata dal Governo la necessità dell'urgenza per rendere legittimo l'uso del Decreto Legge, sottraendo al Parlamento un processo legislativo ordinario che a-

vrebbe consentito quantomeno una più forte opposizione al provvedimento e, come se non bastasse, è stata posta dal Governo la fiducia sia al Senato che alla Camera, evitando così qualsiasi dibattito nell'aula parlamentare.

ABOLIZIONE DELLA PROTEZIONE UMANITARIA - Il Decreto Sicurezza, nella sua prima parte che riguarda la "revisione delle norme per la concessione del diritto d'asilo, della cittadinanza agli stranieri e per il rilascio dei permessi di soggiorno", di fatto **abolisce la Protezione Umanitaria**, passando dal precedente Permesso di Soggiorno per motivi umanitari, che aveva una durata di due anni, poteva essere rinnovato alla scadenza e convertito in un permesso per motivi di lavoro se il migrante era impiegato con un regolare contratto, a quelli per "Casi Speciali", 5 nuovi tipi di Permesso che rendono molto raro e incerto l'accesso alla protezione stessa, tagliando fuori praticamente tutti quegli stranieri che non riescono ad ottenere la Protezione Internazionale. Si stima un aumento di circa 100 mila stranieri irregolari nei prossimi 2 anni.

NIENTE ACCOGLIENZA SOLO DETENZIONE - Nello stesso decreto si procede a un quasi totale ridimensionamento dello SPRAR (Sistema Protezione Richiedenti

Asilo e Rifugiati) gestito dai Comuni, un sistema che tra mille difficoltà e molte contraddizioni è stato comunque l'unico a permettere percorsi di vera integrazione. Da ora in poi sarà riservato solo ai titolari di Protezione Internazionale e ai minori non accompagnati, con taglio drastico dei fondi, garanzia dei soli beni di sopravvivenza e neanche un Euro per i servizi di integrazione. La massa dei richiedenti asilo verrà convogliata nei CAS (Centri Accoglienza Straordinaria), mentre gli stranieri in attesa di rimpatrio saranno rinchiusi nei CPR (Centri per il Rimpatrio), dove il tempo massimo di permanenza viene raddoppiato da 90 a 180 giorni (6 mesi!) per avere più tempo per impossibili accordi per il rimpatrio con i Paesi di origine. La gestione di entrambi i centri viene appaltata ai privati, qualcuno è già presente sul territorio nazionale con esperienze che si avvicinano ai lager, altri verranno costruiti o ricavati da caserme, commissariati e carceri e vi verranno ammassate migliaia di persone in condizioni di vita pessime, dove organizzazioni criminali troveranno terreno fertile sia nella gestione dei centri che nel reclutamento di manodopera per lavoro nero in condizioni di supersfruttamento.

IL MIRAGGIO DELLA CITTADINANZA

Il Decreto modifica la legge sulla cittadinanza del 1992, rendendo per uno straniero lungo, costoso e difficilissimo l'iter per la richiesta, portando il termine per la concessione da 2 a 4 anni sia per motivi di residenza sia per motivo di matrimonio; in questo secondo caso viene cancellato l'automatismo che chiunque sposava un cittadino/a italiano acquisiva la cittadinanza. Inoltre la concessione della cittadinanza viene tra l'altro legata a una buona conoscenza della lingua e, come se non bastasse, viene aumentato l'importo per la richiesta stessa portandolo da 200 a 250€. Lo stesso decreto introduce inoltre una pericolosa divisione del concetto di cittadinanza, dove si prevede la revoca della stessa a chi non è italiano per nascita ed è stato definitivamente condannato per delitti con finalità di terrorismo o eversione, affermando così che per lo stesso reato per un cittadino italiano sono previste conseguenze diverse a seconda se è nato o no in Italia, in barba al dettato della

La Protezione Internazionale

A livello internazionale vengono riconosciute due forme di protezione: lo **Stato di Rifugiato**, previsto dalla Convenzione di Ginevra del 1951, viene riconosciuto alle persone che nel proprio Paese rischiano "persecuzioni per motivi di razza, religione, nazionalità, appartenenza ad un gruppo sociale o per le sue opinioni politiche". In pratica il Diritto di Asilo viene concesso a chi, in caso di rimpatrio, subirebbe una violazione grave dei diritti umani fondamentali. Se riconosciuto si ottiene un permesso di soggiorno di 5 anni;

la **Protezione Sussidiaria**, che può essere concessa a chi non rientra nei parametri dello Stato di Rifugiato ma comunque dimostri che tornando nel suo Paese di origine rischierebbe un "danno grave", come ad esempio condanna a morte, tortura, ritorno in situazione di conflitto armato, ecc. Anche in questo caso se riconosciuta si ha diritto a un permesso di soggiorno di 5 anni.

Nel caso non sia stata riconosciuta la Protezione Internazionale, in circa 20 Paesi europei tra cui l'Italia può essere richiesta la **Protezione Umanitaria**. Nel nostro Paese è prevista dal 1998 quando ricorrono comunque "seri motivi, in particolare di carattere umanitario o risultanti da obblighi costituzionali o internazionali dello stato italiano", dando così attuazione all'Art. 10 della Costituzione che recita "Lo straniero, al quale sia impedito nel suo paese l'effettivo esercizio delle libertà democratiche garantite dalla Costituzione italiana, ha diritto d'asilo nel territorio della Repubblica, secondo le condizioni stabilite dalla legge", e attenendosi contemporaneamente a quanto previsto dall'Art. 33 della Convenzione di Ginevra: "Nessuno Stato Contraente espellerà o respingerà, in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a motivo della sua razza, della sua religione, della sua cittadinanza, della sua appartenenza a un gruppo sociale o delle sue opinioni politiche".

Costituzione che “tutti i cittadini sono uguali davanti alla legge”.

Il Decreto Salvini con le sue norme si pone in continuità con le politiche esclusivamente emergenziali sull'immigrazione fatte nel nostro Paese negli ultimi 20 anni, a partire dalla legge Turco-Napolitano del 1998, la prima a introdurre i Campi di Detenzione Amministrativa, passando per la legge Bossi-Fini del 2002, al pacchetto Sicurezza di Maroni del 2008 e arrivando fino al Decreto Minniti del 2017 e ai terribili accordi con la Libia dello stesso allora Ministro dell'Interno. Ma il Decreto Sicurezza va oltre: viene sancita la cancellazione del sistema di accoglienza per fabbricare ulteriore marginalità e clandestinità, alimentando un timore perenne che farà aumentare la richiesta di misure sempre più dure e produrrà un facile consenso per le forze paladine del pugno di ferro. Ma fermarsi ai soli migranti non bastava.

Oltre a colpire pesantemente chi fugge da conflitti e catastrofi umanitarie lo stesso Decreto si dedica con attenzione a movimenti sociali, occupanti e senza tetto con l'introduzione di norme che restringono ulteriormente gli spazi già ristretti delle libertà costituzionalmente garantite. Nella seconda parte del Decreto vengono infatti trattate le “Disposizioni in materia di sicurezza pubblica, prevenzione e contrasto al terrorismo e alla criminalità mafiosa”, nelle quali tra l'altro è previsto che:

- le polizie municipali dei comuni con più di 100.000 abitanti possono sperimentare l'uso del **Taser**, una pistola a impulsi elettrici considerata un'arma “non letale” ma che in realtà ha prodotto, nei Paesi che già la utilizzano, una lunga catena di morti, come riportato in un interessante dossier di Amnesty International;
- viene esteso l'uso del **Daspo**, il divieto di accedere a manifestazioni sportive, anche a chi è indiziato per reati connessi al terrorismo. Inoltre viene esteso il **Daspo Urbano**, introdotto dal Decreto Minniti sulla Sicurezza nel 2017 sempre per garantire il “decoro” delle città, ai presidi sanitari e alle aree destinate allo svolgimento di fiere, mercati e pubblici spettacoli, per creare centri storici ripuliti dagli “indecorosi” relegandoli all'interno di periferie ghetto o espellendoli dal territorio comunale a prescindere che abbiano commesso un reato o che siano indagati e lasciando al giudizio di un Sindaco o dei Vigili Urbani cosa sia indecoroso;
- viene potenziato il reato di **blocco stradale**, che viene esteso a chiunque ostruisce una strada ordinaria o ferrata, trasfor-

Decreto Salvini - Cinque nuovi Permessi di soggiorno

- **Protezione Speciale**: Per chi non ha ottenuto lo stato di rifugiato o protezione sussidiaria ma non può essere rimpatriato per rischio di persecuzioni e torture. Durata 1 anno, rinnovabile.

- **Per calamità**: Per chi non può rientrare nel proprio Paese a causa di una “situazione di contingente calamità”. Durata 6 mesi, rinnovabile.

- **Per cure mediche**: Per chi documenta “condizioni di salute di eccezionale gravità” che impediscano il rimpatrio. Durata 1 anno, rinnovabile.

- **Per atti di particolare valore civile**: rilasciabile su indicazione del Ministro dell'Interno (!).

- **Per casi speciali**:

a) Protezione sociale delle vittime di delitti oggetto di violenza o grave sfruttamento che sono in pericolo per avere collaborato o essersi sottratte all'organizzazione criminale;

b) vittime di violenza che denuncino l'autore del reato;

c) grave sfruttamento lavorativo con lavoratore sfruttato che denuncia il datore di lavoro.

Durata 6 mesi, rinnovabile.

Un richiedente asilo, per effetto dell' Art. 13 del decreto stesso, nonostante gli sia rilasciato un permesso di soggiorno non può iscriversi all'anagrafe e di conseguenza non può accedere alla residenza ma solo a un domicilio. Nonostante le rassicurazioni governative, questo sarà un grosso ostacolo all'iscrizione al SSN.

Se un richiedente asilo in attesa di permesso di soggiorno è semplicemente indagato per un una serie di reati, comunque gravi, la domanda può essere respinta.

mando le pene da amministrative a penali con il chiaro intento di applicarle nei confronti di manifestazioni e sit-in di protesta e nei confronti dei delegati sindacali che le guidano;

- vengono inasprite norme repressive nei confronti di chi effettua ma soprattutto organizza **occupazioni**, con pene detentive fino a 4 anni e multe salate e viene introdotta la possibilità di intercettazioni telefoniche nelle inchieste sulle occupazioni alle stregua di gravi reati mafiosi o terroristici;

- oltre a balzare agli occhi che in questo Decreto che si dovrebbe occupare di sicurezza non c'è una parola né un soldo per rendere più efficace la lotta alle organizzazioni criminali, nello stesso viene introdotta per la prima volta la possibilità di vendere a privati i **beni confiscati alla mafia**. Anche se questo è previsto dopo che non sia stato possibile ricollocarli per scopi di pubblica utilità, si offre una nuova possibilità all'organizzazione criminale, attraverso comportamenti tipicamente mafiosi fatti di intimidazioni, corruzione, prestanome e infiltrazioni, di poter riacquistare lo stesso bene sequestrato.

Il Decreto Sicurezza contribuisce a spostare l'attenzione dai reali problemi sociali, fatti dalla mancanza di lavoro e delle sue trasformazioni in forme sempre più precarie fino a rasentare la schiavitù, dalla difficoltà di avere una casa, dal crescente impoverimento di tante persone, verso un indotto bisogno di sicurezza (non a caso il Decreto Salvini fa seguito alla legge che

rende più facile l'acquisto e la detenzione di armi e precede la ormai prossima legge che allarga le possibilità della legittima difesa) nel quale l'altro, il migrante o l'emarginato di turno, diventa la causa dei nostri problemi e il pericolo da cui guardarsi, così che la compressione dei diritti dei più deboli, che oggi viene acclamata, domani riguarderà i diritti di tutti.

**INCONTRO APERTO SUL DECRETO
"SICUREZZA E IMMIGRAZIONE"**
CHE CRIMINALIZZA I POVERI E ARRESTA I LAVORATORI CHE LOTTANO



**LA NOSTRA VERA SICUREZZA
CI E' DATA SOLO DALLA FORZA
DELLE NOSTRE LOTTE!!!**

Sabato 24 novembre 2018
dalle ore 10.00 alle ore 15.00
presso
Circolo di Unità Proletaria
viale Monza 140 (I piano)

Intervengono:

Avv. Eugenio Losco
penalista esperto di repressione sociale

Prof. Pietro Bassa
docente dell'Università Ca' Foscari di Venezia, esperto di fenomeni migratori

C.U.B. - SICOBAS - S.G.B. - U.S.I./C.I.T. - F.A.-Milano

Trovi gli interventi a questo link:
www.cub.it/index.php/88-attivita/convegni/12433-sabato-24-novembre-convegno-sicurezza-ed-immigrazione

Il Decreto rivela tutta la sua impronta classista nei tagli e nei suoi secondi fini di criminalizzazione dell'opposizione sociale, ma in realtà non consegue neppure gli scopi per i quali è propagandato. La criminalità infatti non è arrestata ma incentivata: le difficili regolarizzazioni non faranno altro che rendere illegali le presenze di

migliaia di persone e con ciò viene reso un favore alle organizzazioni malavitose, che su questo punto di ricattabilità improntano lo sfruttamento della manodopera, oltre e soprattutto ad allargare il favore alle Imprese, poiché un lavoratore immigrato irregolare sfruttato che ha un salario da fame e nessun diritto, si mette pri-

ma in competizione con un lavoratore immigrato regolare e successivamente con il lavoratore regolare del Paese che lo ospita, innescando una concorrenza al ribasso che avrà come conclusione l'abbassamento dei diritti e dei salari di tutti. ■

CUB TRASPORTI TOSCANA



Il governo del non-cambiamento e l'estinzione dei dinosauri

L'avvento del nuovo governo giallo/verde, autodefinitosi il governo del cambiamento, è sicuramente una novità nel panorama politico italiano; dopo decenni di monopolio del complesso PD-PDL un nuovo tema pareva essere venuto alla ribalta, cioè la presenza nelle istituzioni nazionali di un movimento, i 5 stelle, contrario alle grandi opere inutili, cresciuto a fianco dei movimenti che difendono territorio e ambiente.

La cronaca di questi ultimi mesi sta dimostrando che i poteri veri, quelli che decidono cosa si possa o non si possa fare, siano ben saldi tanto nelle istituzioni che nei partiti. Questi, istituzioni e partiti, paiono piuttosto supini esecutori di decisioni già prese altrove, dove le mediazioni sono già state fatte; lo si è visto chiaramente soprattutto nel settore delle infrastrutture e delle grandi opere.

I 5 Stelle si sono affermati anche per il loro appoggio ai gruppi di opposizione di mega infrastrutture, ma appena arrivati al governo sono paurosamente arretrati sdoganando subito alcune opere con la solita ipocrita formula secondo cui sarebbero "strategiche" (il terzo valico) o trincerandosi dietro una "verifica costi/benefici" che è un parametro sempre positivo se realizzato con metodi addomesticati. In seguito hanno completamente tradito i loro sostenitori in luoghi fortemente simbolici come a Taranto con l'Ilva o in Salento col TAP nascondendosi dietro "contratti già stipulati". Adesso resterebbe in piedi la resistenza alla linea Torino Lione, le mega opere fiorentine (TAV e aeroporto) e molte altre opere.

Il crollo dei 5 Stelle, secondo chi scrive, è proprio il segno tangibile che i poteri forti sono estremamente attivi e hanno un enorme potere contrattuale nei confronti di quelli che dovrebbero essere i decisori politici. Questa anomalia, se segna la distanza ormai abissale tra le istituzioni e gli abitanti del paese, conferma il fatto che anche la democrazia rappresentativa di stampo liberale non è più funzionale al turbo capitalismo ed è ormai pura finzione.

La pur debole resistenza alle grandi opere inutili di questo governo ha comunque toccato sul vivo alcune forze importanti del capitalismo italiano; si è scatenata infatti una potente offensiva mediatica che avrebbe l'evidente obiettivo di annichilire ogni opposizione. L'epicentro di questa offensiva non poteva che essere Torino e il TAV valsusino. Infatti il 10 novembre scorso una manifestazione indetta dai ceti cittadini torinesi contro la gestione del Comune da parte della giunta 5 Stelle, si è trasformata in una manifestazione per il sì al TAV ed ha avuto un discreto successo. I grandi giornali, in particolare Repubblica, si sono sperticati nell'ingigantire l'iniziativa facendola diventare addirittura una nuova marcia dei 40 mila, riecheggiando la manifestazione del 1980 che segnò, complici sindacati confederali e sinistra, la fine di una forte stagione di lotte dei lavoratori.¹

Ai primi di dicembre gli stati maggiori di Confindustria si riuniscono proprio a Torino con una precisa parola d'ordine: infrastrutture. Le FS, docili redistributori di appalti finanziati con soldi pubblici, sono sempre più un luogo fondamentale di questa battaglia.

I toni di questa lotta appena ingaggiata sono piuttosto violenti e il richiamo alla marcia dei 40 mila ha un sinistro sentore sudamericano. Si tratta, con tutta evidenza, di una offensiva piuttosto forte che mira ad azzerare ogni voce critica anche sul fronte delle grandi opere inutili. La moltitudine di gruppi in lotta nel paese, ancorché frammentata e disomogenea, preoccupa i padroni del vapore che non vogliono nessun ostacolo alla loro ricerca disperata di profitto.

Da parte dell'élite si tratta proprio di ricerca *disperata* di profitto; ormai dagli anni '70 del secolo scorso l'accumulazione capitalistica ha fortemente rallentato ed ha risposto a questo stop con una enorme bolla finanziaria, privatizzazioni forzate e anche le grandi opere inutili, che altro non sono che strumenti artificiali per profitti garantiti, per di più al di fuori di ogni regola di mercato.

Anche quest'ultima risorsa sta però giungendo all'estremo e ne è chiaro sintomo la crisi di molti colossi delle costruzioni in Italia: Condotte, Astaldi, Coopsette, CMC, Tecnis, per fare degli esempi, hanno diversi livelli di crisi, ma ormai paiono arrivati vicino alla loro fine; più o meno come i dinosauri si estinsero per un meteorite, questi pachidermi parassiti dell'umanità stanno arrivando alla consumazione dopo aver saccheggiato il paese.

Questa ennesima crisi ci dovrebbe dare gli strumenti per capire che l'economia deve ritornare al suo ruolo di strumento dello sviluppo umano, cioè a realizzare le cose che servono davvero: manutenzione dell'esistente, salvaguardia del territorio, protezione dell'ambiente, difesa del paesaggio, creazione di energia alternativa e autoprodotta. Un progetto del genere non solo garantirebbe la sopravvivenza di un pianeta che va verso il collasso, ma creerebbe posti di lavoro di buona qualità, al servizio della comunità e non del profitto; produrrebbe redistribuzione della ricchezza, cioè democrazia vera, concreta. ■

NoTav Firenze

1. Il richiamo alla marcia dei 40 mila colletti bianchi da parte di quella parte politica, vicina al PD che si ostina a definirsi "sinistra", è un chiaro segno di come i valori culturali siano stati stravolti negli ultimi decenni. La crisi profonda della sinistra nasce proprio dall'abisso che questa ha messo tra sé e il mondo del lavoro illudendosi di poter gestire una fase dell'accumulazione capitalistica che non invece tollerare alcuna redistribuzione.



Dagli impianti

Bologna ASSEMBLEA NAZIONALE MIR

Verbale assemblea nazionale MIR Il giorno 15/10/18 si è svolta a Bologna un'assemblea nazionale dei lavoratori della società Mercitalia Rail S.r.l.

Molto buona la partecipazione: circa una ventina di lavoratori, provenienti dalle Marche, Emilia Romagna, Toscana, Veneto, Friuli e Umbria, tra cui RSU e RLS macchina, RSU impianti di terra e attivisti di base. Gli obiettivi di questo incontro erano finalizzati a discutere di una serie di criticità

Auguri ai nuovi arrivati!

Il 20 ottobre è nata CAROLINA! Auguri alla mamma e al papà Stefano Voredini, macchinista IESU Milano, abbonato CubRail

Il 1° dicembre è nato NICOLÒ! Auguri alla mamma Anna, mentre il [carra]papà Mirko Logiudice, noto frequentatore delle peggiori redazioni di giornali, ha pensato bene di presentarsi con la nostra t-shirt per fargli capire cosa lo attende.



che riguardano salute, sicurezza, carenza di personale e difficoltà legate alla gestione del personale. In particolar modo sono stati argomentati i seguenti punti: 1) equipaggio MEC 3 2) introduzione del vigilante sulle locomotive del parco MIR 3) formazione del personale 4) situazione dei 303 territoriali/sala SONI 5) problematiche inerenti ai backoffice e TPT. Equipaggio MEC 3: è stata oggetto di dibattito la prescrizione emessa dall'ASL Marche nei confronti dell'equipaggio misto di macchina (PDC+TPT). Il lavoro portato avanti nelle Marche - che si è successivamente esteso a Bologna e provincia con il blocco da parte delle autorità competenti dei treni di tipo MEC3- testimonia come il soccorso al macchinista in caso di malore di quest'ultimo sia fortemente compromesso dalla mancanza a bordo di un secondo agente; di qui la necessità e l'impegno dei lavoratori presenti in assemblea a condividere il risultato raggiunto nelle Marche e Bologna perseguendo nelle altre regioni la medesima prescrizione. Questo in considerazione del fatto che l'organizzazione del lavoro attuale non garantisce un soccorso qualificato del personale. La discussione è proseguita sulle fallite esercitazioni che hanno avuto luogo nei vari territori e sulla sentenza Lorenzoni. L'applicazione di tale sentenza e la relativa norma comportamentale (avviata in Toscana e che viene utilizzata anche in altri presidi) ha visto un incremento dell'emissione degli M40 che richiedono il secondo agente a bordo. L'assemblea condivide l'indiscutibile utilizzo dell'equipaggio a doppio agente nei treni merci. (si allegano a parte gli m40 emessi nelle Marche, Emilia e Toscana). Particolare attenzione è stata dedicata a tre casi recenti di malore del macchinista sui treni merci: Scalo di Parma, Villaselva e Marzaglia. Ha destato scalpore che tutto ciò sia avvenuto in stazioni che dovrebbero essere facilmente raggiungibili, ma che solo la prontezza del secondo agente in tutte e tre gli episodi ha evitato il peggio a causa dei cancelli di accesso chiusi (Parma scalo e Marzaglia) e per le difficoltà dei mezzi di soccorso di giungere a Villaselva (ambulanza in attesa a Rimini). Vigilante: prosegue il percorso dirigenziale MIR teso ad implementare il software STB sulle E652 con nuove funzionalità, tra cui la richiesta dell'azionamento del pedale in caso di supero rosso, manovra e guasto SCMT. Questo presenta una duplice problematica: da un lato viene richiesto un atto di vigilanza improprio (i treni merci viaggiano con 2 persone a bordo) e

dall'altro le DPC non riportano l'esistenza dei punti di reiterazione su tali locomotive. Oltre alla E652 è stata segnalata la mancanza dell'EVIG sulla E483 e l'acquisto delle E494 dotate anch'esse di vigilante. L'applicazione del sistema di vigilanza è stato fortemente bocciato dai lavoratori in quanto reintroduce inutili attività di monotonia e ripetitività attraverso l'uso del VACMA o UOMO MORTO (già oggetto di 31 prescrizioni delle ASL in tutto il territorio nazionale) a danno della salute dei macchinisti. In merito al vigilante tutti gli RLS MIR del territorio nazionale in occasione dell'incontro nazionale del 29.09.2017 a Firenze, nel ritenere illegittima la reintroduzione del VACMA, hanno denunciato questa violazione di legge nel corso della presentazione ufficiale (si allega a parte verbale). Formazione del personale: è stata portata in assemblea l'esperienza maturata in Toscana sulla questione legata alla formazione e alla ricezione della documentazione sul tablet di servizio. A fronte della grave mancanza di ore di scuola in rapporto alla documentazione che arriva sul tablet e sulla mancanza di una chiara presa di posizione datoriale circa il significato del "click" sulla conferma degli aggiornamenti (sola ricezione del file o conseguente apprendimento?), gli attivisti di base della Toscana -dopo aver raccolto 430 firme in tutte le divisioni ed averle inoltrate alle aziende correlate da un testo che tende a de-responsabilizzare i lavoratori sull'apprensione delle circolari- hanno scritto a tutte le OOSS per sensibilizzarle a tali criticità. Attualmente la raccolta firme sta avendo adesioni importanti in Veneto e sarà avviata anche negli altri impianti. È stata considerata inoltre la sufficienza con cui MIR ha consegnato le nuove smart card dis al personale senza formarlo in alcun modo sulle nuove funzionalità connesse all'implementazione del software STB sulle E652. Situazione dei 303 territoriali/sala SONI: il progressivo smantellamento dei 303 regionali per far spazio ad un'unica sala di gestione del personale (SONI) crea difficoltà non solo al personale che opera nei depositi e ai macchinisti/TPT, ma genera anche danni economici. Il meccanismo della remotizzazione degli impianti chiusi (trasferimento della programmazione dei servizi in altri impianti, ad es. Il personale di Bari gestito prima da Bologna ora da Torino), non tiene conto della mancata conoscenza dei territori da parte di chi gestisce i servizi (e che magari si trova a centinaia di KM di distanza). Questo comporta la soppressione di buo-

na parte dei treni (vedi le soppressioni dei treni in Puglia). Sul tema delle assunzioni operate da MIR TUTTE A MILANO NELLA SALA SONI, nel ritenerle inutili e finanche dannose perchè ritenute dai lavoratori necessarie nei territori, generano tra l'altro perplessità, in quanto sono inquadrate al 5 livello e rappresentano di fatto un demansionamento di quegli operatori. Problematiche inerenti ai backoffice e TPT: le RSU degli impianti di terra hanno evidenziato il caos organizzativo relativo ai presenziamenti, orari e numeri di telefono dei backoffice. La costante desertificazione degli scali unita a questa cattiva gestione dei centri nevralgici di formazione rende difficile la composizione e l'effettuazione dei treni, con quello che ne consegue in termini di sicurezza e produttività. Sul versante dei TPT è stata sottolineata l'urgenza di concordare gli orari di lavoro i quali, essendo gestiti in base alle sole esigenze dall'azienda che non tiene conto dei problemi dei lavoratori, stanno determinando una confusione normativa e una incertezza del ruolo delle responsabilità e delle competenze e quindi un aumento dello stress da lavoro correlato. Turni PDM, straordinari, rapporti di servizio: La costruzione dei turni di lavoro frutto di un contratto collettivo fuori dal contesto di legge in materia di orari (D.Lgs 66/2003) unita alla carenza di personale, che sta assumendo

sempre più rilevanza a causa di pensionamenti e delle frequentissime inidoneità, genera una situazione di disagio diffuso e pericoloso per i lavoratori. La riduzione delle ore di riposo (scese a 14 con il nuovo contratto) non garantisce un corretto recupero psicofisico e, come se non bastasse, in gestione i responsabili 303 chiedono in continuazione straordinari al personale per poter coprire i treni. In materia di relazione tra i lavoratori e rappresentanti di tutto il territorio è stata concordata una collaborazione tra i lavoratori dei vari impianti per condividere le problematiche inerenti normative e sicurezza dei lavoratori al fine di organizzare iniziative comuni. Il personale presente in assemblea si assume l'onere di sensibilizzare i colleghi a segnalare qualsiasi situazione che riguardi sicurezza/salute e violazioni gravi. Parallelamente è stata fortemente contestata la DEIF 28, che impone lo spegnimento dei dispositivi privati quando si è in servizio. Questa disposizione non tiene assolutamente conto dell'importanza dei mezzi privati, che possono garantire una maggior affidabilità per l'effettuazione di segnalazioni in caso di necessità rispetto al tablet consegnato dall'azienda. ■

A CURA DEL PERSONALE PRESENTE IN ASSEMBLEA

Auguri, Totò

Anche il nostro
Salvatore "Totò" Trerotola
(Cub-T IESU Milano) ha raggiunto
il traguardo dei 40.
Ma cos'è pazzi!



Pisa PISA 'S 'OVER

Aggiornamento dell'articolo sul Pisa Mover
(CubRail 46 del febbraio di quest'anno).

Con notizie stampa veniamo a sapere che il 3 ottobre la società Pisa Mover spa ha chiesto al comune di Pisa il ripianamento di bilancio, essendo in rosso. Tutti i nodi vengono al pettine, oramai a danni fatti. Non solo la questione dell'opportunità e validità del progetto, di cui si è già scritto anche su queste pagine, ma il capitolo stesso della gestione. Quello cioè che il sindaco di allora Filipposchi e la sua corte ripetevano si sarebbe ripagato da sé già solo con l'eliminazione del personale di macchina... invece, a far decollare il servizio non sono bastati neanche tutti i trucchi di contorno, quali l'eliminazione di ogni altro mezzo per l'aeroporto come il bus LAM rosso, il pedaggio esoso richiesto e farvi confluire anche i ricavi del parcheggio scambiatore. Ad oggi non è possibile sapere di quanti milioni sia il buco, definito

qui come il discostamento "significativo" degli introiti dalla previsione (PEF), cui secondo gli accordi il comune di Pisa è tenuto a far fronte. In un meccanismo assurdo e diabolico del tutto analogo al Project Financing (Tramvia, etc) il capitale privato si mette al riparo del rischio di impresa scaricandolo sul committente pubblico. Ed ecco che adesso chiede conto, secondo i patti.

Legatosi alla sorte della società esterna il comune dovrà ora salvarne l'utile! La nuova amministrazione cittadina della Lega ha preso tempo e, per rivedere tutto l'accordo e la proiezione del PEF, "si affiderà all'affiancamento di una società privata di consulting"! dicono in un comunicato Una città in comune, Rifondazione Comunista e Pisa Possibile. Sempre loro, assieme ai consiglieri regionali di SI Toscana a Sinistra, avevano denunciato a marzo il rischio di tutta l'operazione sul versante delle coperture, allorché era stato arrestato per presunta tangente nell'appalto per la realizzazione della Gela-Siracusa Duccio Astaldi, presidente di Condotte spa. Nonostante versi in condizioni da dover essere ricorsi al concordato preventivo e poi al commissariato, a Condotte era stato assegnato il terzo lotto per la costruzione dell'Ospedale di Cisanello a Pisa. La medesima Condotte è dentro Nodavia (TAV fiorentina) e Pisa Mover spa. Tutte le analisi dei No TAV che mettevano il re a nudo si sono rivelate puntualmente vere, con le ricadute annunciate sui territori e sui cittadini. ■

NoTav I FERROVIERI COI NOTAV A TORINO

Sabato 8 dicembre i ferrovieri CubRail hanno partecipato con le loro bandiere alla manifestazione indetta dal movimento NoTav a Torino. Questo volantino nasce da chi lavora in ferrovia, e vuole mettere in chiaro un punto essenziale sul TAV Torino-Lione: i treni merci non possono e non viaggeranno mai a 300 km/h! I motivi principali sono questi: La massa assiale elevata del materiale trasportato comporta condizioni di degrado alla circolabilità dei treni su molti punti delle linee. Inoltre i carri obsoleti utilizzati e le velocità complessive di massimo 120 km/h fanno sì che l'acronimo AC (alta capacità) rappresenti solo una favoletta. Inoltre il basso traffico attuale non giustifica la realizzazione del

TAV, visto che la Torino-Modane è sotto utilizzata. Chi lavora in ferrovia conosce da vicino quali siano i reali problemi che hanno peggiorato le condizioni di trasporto su ferro in Italia. La divisione avvenuta tra gestore della rete e imprese di trasporto a fine anni 90 ha notevolmente contribuito all'aumento della classe dirigenziale e allo svuotamento dei posti di produzione. Inoltre ha consentito ai poteri "forti" di iniziare le procedure per la svendita di alcuni segmenti chiave come la ex divisione Cargo Trenitalia e il trasporto regionale lombardo (Trenord). Il settore merci vive nella più profonda incertezza visti i continui tagli nei distretti territoriali e nei posti a terra (personale di manovra, di formazione treni e dei posti di verifica dei carri), mentre in Lombardia i lavoratori e i pendolari sono in balia del caos a causa delle continue soppressioni dei treni. Si è recentemente celebrato l'avvento del comparto Mercitalia Fast ma, a dispetto dei proclami, non si tratta di treni merci ad alta velocità ma soltanto di ETR 500 modificati per il trasporto di materiale postale. Quello che serve è un deciso aumento del traffico regionale (che vede la più alta percentuale di affluenza di viaggiatori) con un profondo rinnovamento del parco rotabili e il ripristino del servizio notte e degli intercity, ridotti all'osso proprio per costringere gli utenti a scegliere i treni ad alta velocità. Le attuali linee AV/AC (eccezione fatta per la tratta Bologna-Firenze) sono tutte in passivo e, nonostante siano sempre pieni di persone, contano una percentuale complessiva di affluenza ridicola (5%!!). Questi sono i fatti, il resto è solo speculazione! Sabato 8 dicembre scendiamo in piazza uniti al movimento NoTav per dare un segnale importante alla "dittatura del profitto". ■

I FERROVIERI CUBRAIL WOBBLY



FS-ALITALIA E LA POLITICA ECONOMICA PER CORRISPONDENZA

La lunga e travagliata storia di Alitalia, e dei suoi dipendenti soprattutto, è una premessa necessaria ma probabilmente inutile da raccontare. La storia si è incaricata di smascherare anni di falsità politiche e sindacali mettendo in fila, grazie alla mobilitazione dei lavoratori, tutte le scellerate decisioni che hanno affossato un'azienda con migliaia di posti di lavoro. Brevemente Alitalia, così come Telecom e tutta una serie di aziende di stato che producevano e davano lavoro, doveva essere svuotata e la sua carcassa svenduta. Niente di più e niente di meno. La deindustrializzazione dell'Italia non è una teoria complottista ma materia di analisi ormai: un dato di fatto storico che riempie i libri di scuola. Come fare? Solita teoria: renderla il più possibile inefficiente con extra costi e senza investimenti, impostare una campagna stampa che sbatta i lavoratori in prima pagina facendoli passare da sanguisughe e poi arricchire una vasta platea di "prenditori" con le varie cordate di salvataggio. Nel frattempo migliaia di lavoratori buttati fuori e lo stato che finanzia acquisizioni bufala utili solo per eliminare un concorrente dai cieli. Chi ci guadagna: banche, imprenditori noti e stranoti, manager lautamente stipendiati, fornitori amici degli amici e concorrenti che erodono la fetta di mercato Alitalia. Chi ci perde: lavoratori (costo del lavoro ormai a livelli bassissimi e licenziamenti) e cittadini. Ma ormai queste cose si sanno, ne abbiamo parlato su queste pagine a più riprese. Così come si conosce la soluzione, tra l'altro ormai sostenuta da più parti, che salverebbe posti di lavoro e azienda: nazionalizzare!

Capiamo che per molti è diventata una parolaccia e, purtroppo, nel recente comunicato Orsa Ferrovie (*vedi riquadro*) sulla questione abbiamo avuto conferma che il liberismo ha ormai contagiato anche una parte di coloro che dovrebbero combatterlo e che oggi finiscono per usare il lessico della controparte e si portano dietro quei ragionamenti. Ringraziamo gli amici dell'Orsa per averci illustrato lo stato patrimoniale di FS (risparmiandoci i vari indici di bilancio), le ricadute dell'operazione Anas-Fs e -in ultimo- la situazione Alitalia. Senza spirito polemico ci permettiamo alcune considerazioni. FS e Alitalia erano ambedue aziende di Stato e la loro sorte è stata diversa solo perché è diverso l'ambito economico in cui operano, da una parte un mercato già globalmente liberalizzato con continue acquisizioni fra compagnie aeree e dall'altro un mercato ferroviario per definizione a carattere nazionale e ancora scarsamente interconnesso. Quindi Alitalia poteva essere subito svuotata e impacchettata per la vendita, FS no senza un lungo processo di liberalizzazione almeno europea. Non è difficile da capire e se proprio risulta lontano consiglieremmo agli amici dell'Orsa di non battere troppo su questo tasto perché l'acquisizione di Italo da parte di un fondo statunitense non è altro che la vendita di un pezzo di FS e -di più- vendere Trenitalia (per tenerci bassi) sarebbe tecnicamente questione di poche settimane, per non parlare del settore Merci. Evitiamo per carità di patria di elencare le medio/grandi aziende di stato già svendute. Quindi ora arroccarsi su posizioni "di parte" appare fuori luogo perché il "noi" ed il "loro" non esiste nella situazione economico/finanziaria attuale. La "massima solidarietà" dell'Orsa, oltre che gratuita, risulta persino di scherno se il senso di ciò che la precede nel comunicato è tutto il contrario: aiutiamoli a casa loro, non ci mischiamo noi coi conti in regola. Seppure risibile il tenore dell'intervento della costellazione faro, che ci pare di immaginare come chi inorridito dagli straccioni alle porte corre a nascondere l'argenteria, ci sentiamo di assicurare: è del tutto allineato ai tempi che corrono. Un

respingimento sulla frontiera del presunto benessere del proprio fazzoletto di terra, mentre i bucanieri hanno dato fuoco alla prateria tutto intorno.

Nello stesso tempo si continua a discutere di cose che non esistono, questa serie di ipotetiche soluzioni ad esempio, o meglio che esistono solo perché così le racconta il potere politico/economico. In linea di principio lo Stato, che possiede la proprietà del gruppo FS, potrebbe fare tutte le operazioni che crede opportune per arrivare ad un beneficio economico e sociale collettivo. Questo per un motivo molto semplice e vecchio come il mondo: chi paga dispone! Ferma restando la spremitura dei lavoratori ed i peggioramenti (risparmi) delle condizioni di lavoro i soldi FS li prende dallo Stato e dai cittadini e se un'operazione Alitalia-FS potrebbe essere un modo valido, con tutte le riserve del caso, per tentare di recuperare una situazione incancrenita non per colpa di cittadini e lavoratori, non saranno i bronci campanilisti a fermare la cosa. Se poi qualcuno crede ancora alla favoletta de "la nostra azienda" allora cambi mestiere perché si parla di trasporti quindi servizi pubblici. La favoletta serviva per sdoganare la teoria "noi ferrovieri siamo bravi e virtuosi e gli altri improduttivi e lassisti" quindi rompere il fronte del lavoro, incentivare sindacati "di mestiere" e fare carne di porco di tutti. A quanto pare la cosa è attecchita parecchio, ma sentirlo dire nel 2018 dopo che il gioco delle privatizzazioni-regalo è ormai scoperto suona male davvero. Tornando al punto si pone l'ultima questione diciamo procedurale: perché Alitalia-FS? Probabilmente "ce lo chiede l'Europa" nel senso che è un escamotage per arrivare ad un investimento pubblico mascherato utilizzando FS come veicolo per non incorrere nelle sanzioni "dell'Europa". Ecco il punto chiave che andrebbe analizzato e criticato: il metodo. Ma non come vacua "tutela" dei conti della propria azienda o come declinazione del "sovranismo" (null'altro che uno slogan), bensì come un allarme che suona inascoltato da decenni. Se le privatizzazioni selvagge hanno arricchito per decenni un potentato economico agevolato da un servile quadro politico e sindacale (che nel versante confederale asseconda sempre il vento che tira), ora che le macerie fanno parte della cronaca è ineludibile un'inversione radicale nazionalizzando i servizi di pubblica utilità ristabilendo nel cittadino lo status di utente e

non di cliente che paga due volte ciò che era suo. Trasporti, istruzione, sanità, telecomunicazioni devono tornare ad essere patrimonio collettivo e non più bancomat del potente di turno. Molto più elevate delle squallide propagande politiche risiedono le aspettative generali che vanno intercettate e per farlo una condizione è imprescindibile: liberarsi della mentalità liberista che fiorisce incessante ovunque grazie ad un fertilizzante pericolosissimo: rinchiudere un'analisi che deve essere ampia nei quattro numerini che intende-

rebbero descrivere "la nostra azienda". Rinchiudersi, scindere, separare, trattare ciascuno a parte, evitare di vedere le invariati comuni, rifugiarsi sotto i sassi dei tecnicismi, magari sotto lo slogan autistico "della concretezza". Di nostro rimane ben poco e il problema di un gruppo più o meno grande di lavoratori deve tornare ad essere un problema collettivo, altrimenti ci penseranno i padroni a farlo diventare tale. ■

CUB TRASPORTI FERROVIE
CUB TRASPORTI ALITALIA

Il Comunicato Stampa ORSA del 16 Ottobre 2018 su Alitalia e le Ferrovie dello Stato

Interveniamo sull'argomento salvataggio Alitalia e rispetto alla presunta disponibilità di F.S. all'acquisto di quote di Alitalia: in tal senso vale la pena analizzare le reali possibilità di acquisto e di salvataggio di Alitalia. Alitalia: Al 28 febbraio 2017 Alitalia presentava un debito consolidato di circa 3 miliardi di euro. La relazione finanziaria relativa al II semestre 2017 evidenzia che la Società perde circa 700 mila euro al giorno nel rapporto entrate Vs uscite. Alitalia evidenzia contenziosi legali per un valore complessivo di circa 10 milioni di euro. Gruppo F.S.I. : Patrimonio netto al 31 dicembre 2017 - 36.867 miliardi di euro, di cui 33.767 miliardi di euro custoditi da R.F.I. I beni di R.F.I. sono costituiti dal patrimonio pubblico che è l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il risultato netto del Gruppo FSI per l'anno 2017 è di 552 milioni di euro, in calo rispetto al 2016 (772 milioni) nel quale ha influito la vendita delle linee primarie ad Alta Tensione alla Società Terna per valore messo a bilancio di 272,1 milioni di euro. Dalla fusione con ANAS nel Gruppo FSI si è generato un "buco" patrimoniale di circa 2 miliardi di euro, poiché la Società delle strade è stata valutata con un patrimonio di 2,8 miliardi di euro che nella realtà si sono rivelati in appena 600/800 milioni di euro. Inoltre ANAS ha in corso contenziosi legali verso terzi che ammontano a circa 9 miliardi di euro di rischio soccombenza. Quella appena descritta è la situazione analitica dello stato di salute dell'Impresa che tutti riportano come la prossima salvatrice di Alitalia. Una Società che, tra l'altro, attualmente è alle prese con il problema di oltre 1000 lavoratori degli appalti a rischio posto di lavoro e privi di ammortizzatori sociali disponibili. A conti fatti lo Stato, già con l'operazione ANAS e eventualmente ancora di più con Alitalia, metterà a rischio il patrimonio pubblico strumentale alla mobilità del cittadino con il treno poiché, dei 36.867 miliardi di patrimonio di F.S., oltre 33 miliardi sono costituiti da binari e stazioni. OR.S.A. Ferrovie ritiene inverosimile che il Gruppo F.S.I. possa sorreggere il peso dell'operazione Alitalia, salvo che lo Stato non intervenga a sgravare di ogni debito Alitalia prima dell'ingresso della Società in F.S. Diversamente si sceglierebbe di mettere a rischio anche il trasporto ferroviario nazionale oltre che quello aereo. Tutto ciò troverebbe la risposta ferma dei ferrovieri che, vale la pena ricordare, sono i veri artefici del risanamento delle ferrovie italiane. Una categoria di lavoratori che oggi espleta più treni di 20 anni fa con 100.000 lavoratori in meno. Il Governo ha molto da riflettere rispetto all'operazione Alitalia-Gruppo F.S.I. Sicuramente trasferire il debito (o parte di esso) di Alitalia sul Gruppo F.S., dando l'immagine del risanamento a costi limitati, è di grosso impatto mediatico ma a nostro avviso dal "respiro corto" e con conseguenze che rischiano di essere pesantissime per gli interessi dei cittadini e i ferrovieri. Esprimiamo la massima solidarietà ai colleghi lavoratori di Alitalia, che riteniamo (purtroppo) siano prossimi all'ennesima riorganizzazione aziendale fatta di lacrime e sangue; tutto ciò nel mentre la vecchia dirigenza di Alitalia ancora reclama liquidazioni per 3,5 milioni di euro. Per questi motivi siamo certi che sapranno comprendere le ragioni della categoria dei ferrovieri, ■



**SE RIFIUTI DI ACCODARTI ALLA MASSA
DOCILE E SOTTOMESSA, ALLORA SEI
DEI NOSTRI!**

***Abbonati a CUBRAIL
Lotta con noi***



CAMPAGNA ABBONAMENTI 2019

POSTEPAY: 5333 1710 3473 6021 intestata a: Paolo Castriciano

O, SE PREFERISCI:

BONIFICO IBAN: IT56U3608105138294421294428

Beneficiario: Paolo Castriciano Causale: abbonamento CubRail

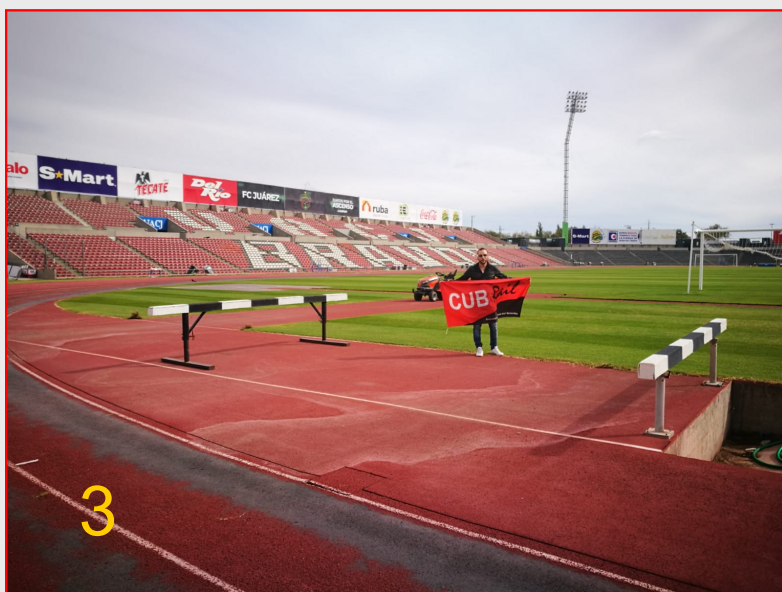
Una volta effettuato il versamento inviaci una mail con nome e indirizzo

LA NOSTRA BANDIERA E LA NOSTRA T-SHIRT NEL MONDO

1-2: I Leoni a Madrid: ingresso del Prado e Museo de Ferrocarril

3-4: Il Maso a Ciudad Juarez (Messico)

5: Greta Garieri sfoggia la nostra t-shirt



Greta Garieri



Alessandro Bellucci, Sanfro Targetti e Moni Ovadia alla manifestazione antirazzista di Roma contro il Decreto Sicurezza, 10 novembre.

Racconta Moni Ovadia che il nonno materno era capostazione di Niš (Serbia). Pare che abbia ricevuto 4 medaglie al valor civile per la condotta scrupolosa e specchiata. Una anche dal governo francese. Il motivo dovrebbe essere ricercato nel comportamento durante la prima guerra mondiale durante la quale si adoperò per il transito di convogli umanitari senza privilegi di nazionalità o delle parti in conflitto. Possiamo immaginare trasporti di feriti, di vettovagliamenti etc. Anche se tutto ciò si può solo arguire dalle storie che circolavano in casa.

Un bel coronamento della manifestazione antirazzista odierna col decreto 'sicurezza' sullo sfondo. Poi con la famiglia si trasferì in Bulgaria. Il capostazione si vantava di conoscere nove lingue ma i figli gliene contavano 'solo' otto, finché una sera a tavola vollero avere ragione di quella millanteria: dopo l'elenco che terminava a otto, l'uomo prese la forchetta posizionandola davanti al contrario e cominciò a battere ripetutamente sulla punta sollevando l'asta, telegrafava in morse.



Firenze 26 ottobre, sciopero generale



Sopra: Torino, marcia NoTav, 8 dicembre. Ivan Colombo (Cub Trasporti) con la bandiera Mapuche e Alessandro Pellegatta.



Sotto: Torino, i redattori CubRail con la nostra bandiera, Andrea Paolini col gilet jaune (Livorno) e Alessandro Pellegatta (Milano)



**Sopra:
Rugbisti in marcia
contro le grandi
opere, 8 dicembre**

**A sinistra:
Nucleo Pintoni Attivi,
Ora et Sabota...**



TREnitaliaNORD



La crisi del trasporto regionale in Lombardia, sembra non trovare soluzioni. Da quando l'azienda nata dalla partecipazione di Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, ha avuto il compito di gestire e organizzare il trasporto regionale dei treni nel più importante bacino produttivo del paese, che da solo pesa quasi il 40% del totale del paese, Trenord non è mai riuscita veramente a rappresentare il meglio dell'offerta del servizio, come era nelle roboanti intenzioni dei suoi massimi vertici.

Certo non è facile gestire e dare corpo ad una macchina estremamente complessa come quella del trasporto ferroviario; sono richieste competenze ed esperienze che a volte sono il frutto di conoscenze che maturano nel tempo. Se non è compito facile organizzare una azienda così complessa, allora diventa necessario affidarla nelle mani di chi può e deve avere le giuste capacità.

Trenord invece rappresenta nella quello che non dovrebbe succedere ad un'azienda che deve occuparsi di trasporti pubblici. Dalla sua nascita, accompagnata dalle trionfali dichiarazioni di chi aveva gestito l'operazione dal punto di vista politico e istituzionale cioè La regione Lombardia e il ministero dei Trasporti, Trenord non ha mai veramente entrata in partita, lasciandosi in una crisi che ora sembra irrimediabile.

Le colpe sono molteplici: dal gruppo dirigente, composto da quadri che di livello hanno solo una buona dose di arroganza e dallo staff disegnato da questi ultimi in maniera altrettanto inconcludente, alle scelte in materia di politica dei trasporti,

condizione per giunta aggravata da una visione da bacino regionale, vero limite imposto dalla divisione regionale del traffico. La qualità del servizio offerto ai pendolari è davvero pessima, addirittura imbarazzante in confronto a quanto avviene nelle altre regioni in Italia, dove il trasporto regionale attualmente è gestito da Trenitalia. I treni sono mediamente molto inadeguati come pulizia, efficienza, puntualità, con l'età media più alta. Tutto questo ci indica che le separazioni e le dismissioni dei servizi sono deleteri per gli utenti, provocano sprechi ed inefficienze, e sono realizzati tagliando salari e diritti ai lavoratori.

Dal punto di vista contrattuale le cose vanno di pari passo: il contratto Aziendale è stato concepito in modo da essere vuoto di norme e regole per la tutela dei lavoratori; l'introduzione del concetto di *premieria* è stato usato come grimaldello per scardinare i diritti comuni e isolare i lavoratori mettendoli in competizione tra loro. Neanche gli accordi successivi alla stipula del contratto hanno dato maggior corpo normativo e regolamentare, visto che l'azienda continua a non rispettare né il contratto né tantomeno gli stessi accordi sottoscritti. A tale proposito la compagine dei sindacati confederali, che dalla nascita ha condiviso e appoggiato questa azienda, non è stata in grado di far altro che rappresentare, eccetto sempre più rare eccezioni, un carrozzone chiassoso e inconcludente, sempre pronto però a condividere tutto con questa azienda, molto probabilmente in cambio di tornaconti che nulla hanno a che fare con i diritti dei lavoratori.

Lo stallo industriale in cui è precipitata Trenord, che significa incapacità di rispondere alle crescenti necessità di mobilità con un servizio sicuro ed efficiente, peggiora sempre più e neanche il rinnovato staff dirigenziale, affidato al nuovo A.D. Marco Piuri, è riuscito a trovare soluzioni concrete. Anzi nel breve sembra aver fatto addirittura peggio tagliando circa il 10% dei treni e sostituendoli con autocorse. Il taglio seppur concentrato nelle linee a ridotto traffico, rappresenta un pugno in faccia alle pretese "efficientiste" ed "ecologiste" che la Lombardia non lesina di richiamare come attrazione verso i suoi valori di riferimento. Questo è un precedente molto preoccupante, che andrà direttamente ad incidere sulla qualità della vita di lavoratori, dei pendolari, sull'aumento del traffico stradale e dell'inquinamento in un quadro di notevole saturazione e congestione, oltre che rappresentare una vera e propria "caporetto" per il trasporto regionale ferroviario in Italia.

E di certo non bastano la crisi dei materiali rotabili e le carenze di personale, frutto comunque dell'incapacità di gestire il rinnovo dei mezzi e il turn-over, per giustificare la situazione e le scelte che l'azienda ha attuato. E forse la nomina di Piuri, che aveva ricoperto l'incarico di AD di Arriva società del gruppo DB che gestisce diverse linee di trasporto pubblico su gomma, capita a fagiolo, costituisce in questo continuità con una decennale politica di tagli in favore del trasporto su gomma.

Dietro questa situazione si nasconde l'ennesima dismissione e cessione di servizio pubblico e di chiusura di cosiddetti

“rami secchi” condizione che rischia di deprimere ancor più non solo l'economia ma anche il diritto ad una mobilità garantita e funzionale.

Neanche la nuova e inedita configurazione politica, uscita dalle elezioni politiche di marzo, sembra avere cambiato il trend in atto da decenni di tagli, chiusure, dismissioni dei servizi pubblici e di base a scapito di privatizzazioni e di spostamento di quote di servizio verso i servizi cosiddetti a valore aggiunto, come il servizio AV. Questo è ancor più vero se si guarda alla quantità d'investimenti riversati, in questi ultimi decenni, sulla realizzazione della Alta Velocità, che in realtà rappresenta solo una piccola percentuale degli spostamenti di persone su rotaia, rispetto gli investimenti delle linee tradizionali, che invece hanno subito tagli.

Carenze notevoli del quadro dirigente, contraddistinto dalla proliferazione di incarichi, inconsistenza delle scelte politiche della regione che hanno lasciato fuori controllo l'azienda, inadeguatezza dei sindacati che hanno condiviso e anche appoggiato questo progetto, stanno provocando il collasso del trasporto Regionale. Questa fase non è ancora finita e se i lavoratori non troveranno la necessaria unità per dare peso nella bilancia dei rapporti di forza saranno trascinati dalle chiacchiere degli inconcludenti professionisti della trattativa ad ogni costo, dei fannulloni e imboscanti della politica di mestiere, costretti a subire ancora le storture di contratti peggiorativi e degli ennesimi scivoloni in materia di diritti e tutele. ■

CUB TRASPORTI LOMBARDIA



TRenord?
No: TRenart

COMINCIA DAVVERO BENE, PIU' FILT DI COSI' ...

Dichiarazioni pericolose: Malorgio, neo eletto segretario Generale Filt-Cgil.

Milano, Martedì, 15 maggio 2018 - 19:08:00

Trenord, Malorgio(Filt-Cgil): "Operazione trasparenza con pendolari, sì gare"

Confronto Regione-Fs, Stefano Malorgio, segretario regionale Filt-Cgil: "Siamo per le gare, con tutte le garanzie per i lavoratori"

Una volta, il sindacato, quello vero, non la sua fotocopia sbiadita filo aziendale, si poneva, e si opponeva se necessario, per difendere e rivendicare migliori condizioni per i lavoratori. Ora raffina ricette neoliberaliste, al pari di mediatori senza scrupoli.

Ode a chi non ode (XXXV)

VIGILANTE LOVING

*Then I looked into her hand
And then I saw the telegram
Said that I was a brave, brave man
But that I was dead*
(Love vigilantes, New Order, 1985)

und nach den gezeichneten Gedichten Grosz-Brechts

Ancora abile! -lisciando il manubrio l'Haupt Artz-gli si inasti la baionetta e rispedisca in trincea la prima linea s'adatta, col decoro Sturm und Blitz. Non vi osta deperimento o quel foro alla trachea.

La risposta del clinico reiterarono dopo anni cento orché alla guida deceduto esser non poteva se ostinava ciclico, sebbene freddo e disteso lungo, a premer piede e con mano cercar la leva.

Ode a chi non ode (XXXVI)

[...]
Come affondavi il tallone
nel suolo screpolato,
tra le lamelle d'argento
dell'esili foglie. Sconnessi
nascevano in mente i pensieri
nell'aria di troppa quiete.
[...]
E' uscito un rombo di treno,
non lunge, ingrossa.
[...]
Nei miei paesi a quell'ora
cominciano a fischiare le lepri.
(Eugenio Montale, Egloga, 1925)

Sedetti per terra. Night Train mi abbaioò contro. Raccolsi una manciata di terra e la lasciai scivolare fra le dita. Mi annusai le mani. Sapevano di feci e di infinito.
(James Ellroy, Clandestino, 1982)

"Vorrei togliermi di dosso quest'odore di ferrovia"
(Conte di Grantham, Downton Abbey s.1 ep.7, 2010)

soffiato il fumo esce
e in spire lutee convolve
fa grumo sopra le teste,
decidere o decedere
questo è il dilemma
lamine nell'anima
che l'universal pneuma dilania
o si desta il lavoratore
o d'asbesto si va a spirare,
nessun cuore d'altri si dannà
è ancora su di lui dallo sterco
di porco far nascer gemma

Toscana

SCIOPERO TRASPORTO REGIONALE 25 NOVEMBRE LAVORATORI ALL'AVANGUARDIA

Troppo spesso l'attività sindacale "di base" conduce a dover riflettere su un dato che, puntualmente, si staglia all'orizzonte: le divisioni che solcano la distanza fra lavoratori. Un concetto controverso se si pensa alla comunanza di problemi fra lavoratori ma perfettamente spiegabile assumendo come dato di fatto un'opera aziendale annosa e certissima nel creare condizioni contrattuali utili a smembrare la categoria accompagnate da un clima che tende ad isolare il singolo lavoratore, fino a cucirgli addosso la caratteristica di "controparte" ovviamente debole. La storia del recente sciopero del Trasporto Regionale Toscana, il 25 novembre scorso, lascia un segno forte in questa realtà e

ALLE COLLEGHE, AI COLLEGHI CAPITRENO E MACCHINISTI: UNA VERTENZA PREZIOSA

Serve uno sciopero regionale di 24 h. e, a seguire, una propagazione nazionale che finalizzi al meglio questa importante esperienza. Lo sciopero del 25 novembre scorso ha visto un'ampia adesione, una partecipazione di capitreno e macchinisti, di giovani e meno giovani, fino ai nostri giovanissimi colleghi che hanno appena smesso di essere apprendisti. Il clima che la mobilitazione ha generato, il sentirsi uniti, più forti insieme, meno esposti all'arbitrio aziendale, la voglia di dare ognuno un contributo (chi organizzando, chi scioperando effettivamente, chi dichiarando la propria adesione) è un patrimonio che non dobbiamo disperdere. E' evidente che il risultato fuori dall'ordinario di questo sciopero, con gli effetti sulla circolazione, con decine e decine di treni soppressi, è qualcosa che non si vedeva da tempo; è evidente che esso sia dovuto alla convergenza di tutto il fronte sindacale e ai contenuti della piattaforma, determinata a opporsi alla mancata conferma di due capitreno apprendisti, a non subire più le angherie e i soprusi della dirigenza e, più in generale, a migliorare la condizione lavorativa, con particolare riferimento ai turni di lavoro. Ma questo primo, seppur importante, appuntamento, non è e non può essere sufficiente per cominciare a modificare le cose. Se ci si ferma qui, non vedremo alcun cambiamento, anzi, vedremo confermati i "licenziamenti" degli apprendisti, vedremo continuare e crescere il clima intimidatorio, le violazioni contrattuali e normative, il peggioramento infinito dei turni di lavoro. Infatti, non è difficile immaginare la momentanea preoccupazione aziendale e la disponibilità ad aggiustamenti sui turni, a piccole modifiche e qualche miglioramento; ma anche i colleghi meno avveduti sanno che si tratterebbe di risultati provvisori che presumibilmente partiranno dopo le ferie natalizie e che dureranno giusto qualche mese per poi essere fagocitate dalla stessa azienda al prossimo cambio. Lo scontro non può essere solo questo e non può essere di così corto respiro. In mezzo, c'è anche la riassunzione dei nostri apprendisti che vale molto più dei due posti di lavoro, perché è la strategia della paura e dell'intimidazione che dobbiamo combattere; in mezzo c'è l'opposizione a tutte le "violenze" implicite o esplicite che vengono attuate. Più in generale, la nostra importante VERTENZA è un modo per coinvolgere i lavoratori, fissare e concordare con loro obiettivi condivisi, allargare l'iniziativa all'intera rete e acquisire quella forza che ci consenta di rimettere in discussione l'orario di lavoro nella prossima contrattazione del CCNL scaduto già da un anno. **NON POSSIAMO FERMARCI ORA!!**

1 dicembre 2018 **Attivisti di base Cat Cub Usb Toscana**

dimostra che nulla è irreversibile. Lo dimostra nei numeri altissimi di adesione e nell'organizzazione dell'iniziativa ma, soprattutto, nel lavoro e nell'impegno che c'è stato dietro. Proprio questa è la storia da raccontare e parte quasi tre anni fa quando alcuni colleghi del personale di bordo e macchina del trasporto regionale della Toscana hanno dato seguito al diffuso e crescente disagio con l'impegno personale ed i primi incontri come attivisti "di base". In ogni discussione l'aspetto pratico delle problematiche affrontate si legava alla necessità di un coinvolgimento sempre più ampio dei colleghi proprio per scalfire la diffusa indifferenza spesso figlia del fatalismo. La divisione dei compiti, il dialogo continuo con i colleghi, gli approfondimenti tecnici, la partecipazione alle assemblee e le iniziative, seppur spesso formalizzate dalle segreterie Cub, Cat e USB, hanno avuto la loro principale ed indiscutibile matrice nell'attività di questo gruppo di lavoratori. Dalla vertenza sulle doppie composizioni (due treni non comunicanti con un solo macchinista e un solo capotreno) che ha coinvolto azienda, Ansf e Asl fino a concretizzarsi in uno sciopero, alla questione degli aggiornamenti professionali tramite tablet del PdC/PdA, che ha portato alla sottoscrizione di una lettera collettiva da parte di 430 macchinisti e capitreno toscani, dalla partecipazione alle assemblee di approfondimento delle questioni contrattuali e di rilancio della piattaforma rivendicativa dei lavoratori, **all'ultima grave questione dei giovani apprendisti non confermati e delle illegittime pressioni aziendali.** Proprio su quest'ultimo elemento il lavoro di anni ha trovato una concretezza che solo la convinzione dimostrata poteva far sperare. Il risultato sui numeri non basta per definire ciò che rimarrà come evento "storico", e speriamo non unico, all'interno dei soliti meccanismi che albergano in ferrovia: l'unità di tutto il fronte sindacale toscano, nessuno escluso. Storico perché la divisione fa parte di un sistema ormai ben oliato nelle relazioni industriali e partorisce puntualmente peggioramenti alle condizioni di lavoro del personale, sfruttando di volta in volta questa formidabile leva. Questa volta qualcosa s'è inceppato in questo diabolico meccanismo perché la cogenza dei fatti e un certissimo lavoro di informazione e costruzione da parte degli "attivisti di base" ha permesso di rendere liquida la situazione ambientale negli impianti facilitando l'affluenza alle assemblee e le discussioni. Due elementi che nessun attore ha potuto trascurare: dai lavoratori coinvolti alle RSU investite delle responsabilità del ruolo, dalle segreterie sindacali fatalmente indirizzate verso il sostegno alla vertenza, fino alla stessa azienda. Proprio il comportamento aziendale è la migliore cartina di tornasole di questa vicenda, di tutta evidenza la sorpresa dei "capi" nel non poter operare con la spregiudicata tranquillità che il sistema consociativo gli ha sempre garantito e l'operazione di coinvolgimento del Prefetto, con la richiesta aziendale di intervento contro lo sciopero con la scusa di Firenze Marathon, ha messo a nudo il Re. Nel mondo perfetto aziendale i lavoratori devono assecondare le esigenze di "capi" e azienda, le organizzazioni sindacali firmatarie attenersi al soggetto creato per loro e gli attivisti "non firmatari" devo essere "scoraggiati" con le opportune "attenzioni". Nulla di tutto ciò s'è potuto realizzare

perché i lavoratori ne hanno smontato i presupposti con un metodo molto semplice: la partecipazione! È questa la miglior lezione da trarre e soprattutto l'unico antidoto contro ogni tentativo di scalfire un'unità di intenti che, stiamone pur certi, diventerà sempre più il nemico pubblico numero uno per chi vuole condurre i lavoratori allo stato della forzata ubbidienza. D'altronde altra via non c'è e se l'azienda ha sentito il bisogno di dichiarare in sede prefettizia che la presenza aziendale non costituiva riconoscimento di titolarità negoziale alle sigle sindacali non firmatarie, e di scrivere che non riconosce le note sindacali (unitarie!), diventa ancor più palese il fatto che senta come estremo pericolo proprio l'unità sindacale e dei lavoratori (capitreno e macchinisti, giovani e anziani, stabili e apprendisti). Nessuna urgenza nell'affrontare il merito dei problemi da parte datoriale ma esclusivamente il tentativo, utilizzando le funzioni pubbliche prefettizie in modo strumentale, di bloccare uno sciopero e screditare l'unitarietà della controparte sindacale. Non ci sono riusciti (lo sciopero è stato ridotto di due ore, ma non sospeso o dimezzato) ma ci riproveranno, perché la riduzione dei costi a beneficio dell'azienda e dei suoi tutori (ma non a beneficio dell'utenza e dei lavoratori) dipendono dalla tutela del sistema consociativo e dalla possibilità di avere mani libere con i lavoratori. Ora, però, abbiamo sperimentato il metodo per incrinare queste certezze e rivendicare condizioni di lavoro sostenibili, ma sappiamo altrettanto bene che è solo l'inizio e nulla sarà possibile se arretreremo dal faticoso lavoro di coinvolgimento. ■

COMUNICATO FINE SCIOPERO

Si è appena concluso lo sciopero di 6 ore di questa domenica 25/11 dalle 9 alle 15, contro la non conferma di due apprendisti, i turni insostenibili e il clima repressivo e punitivo messo in atto dall'azienda. Registriamo con molta soddisfazione l'estesa adesione dei colleghi e delle colleghe della DTR Toscana. Un risultato superiore anche alle aspettative, dal momento che era stato reso ancora più difficile dalla riduzione di due ore imposta dal Prefetto appositamente sollecitato dall'azienda! Tanti colleghi giovani e meno giovani, fino ai giovanissimi, hanno aderito. Anche coloro che da poco hanno smesso di essere apprendisti. Gli altri sapremo attenderli, i segnali sono assai positivi. Tanti i treni soppressi, come da tempo non succedeva, nonostante i non scioperanti, fra i quali hanno brillato coloro che già si prestano anche normalmente a lavorare in straordinario, e non rinunciano, indegnamente, a farlo anche durante uno sciopero come questo. E nonostante, ancora una volta, l'impiego di tutor (tra i quali spiccano per solerzia i neo-nominati pronti a scalare le vette più alte). Neanche le modifiche dei servizi imposte dall'azienda hanno scoraggiato alla partecipazione. Questo risultato **CONFERMA** l'importanza di uno sciopero che ha visto coinvolto tutto il fronte sindacale toscano. La risposta dei lavoratori è un messaggio chiaro all'azienda, ma anche ai sindacati tutti. Ma sappiamo che non basta. Dobbiamo ora impegnarci per il prossimo appuntamento, da realizzare quanto prima: **FRONTE COMUNE VERSO UNO SCIOPERO DI 24 ORE!!!** Ringraziamo tutti coloro che hanno partecipato, che si sono impegnati, che hanno messo le proprie energie per la riuscita di questa giornata!

Attivisti di Base Toscana CAT – CUB - USB

Ponti ammalati? No problem, ci pensa RFI

Nel tratto di linea ferroviaria compresa tra Piombino e Fiorentina di Piombino (rispettivamente al cippo chilometrico 10 per le provenienze da Piombino e al cippo 9 per le provenienze da Fiorentina) è stato disposto un singolare rallentamento: a causa della "cedevolezza" del ponte soprastante la ferrovia, RFI ha prescritto un M3 dove i treni pari viaggiano alla velocità massima di 30 km/h, mentre i treni dispari viaggiano un poco più piano, a 20 km/h. Motivo? Presto detto. Interrogato sul posto un addetto ai lavori, siamo venuti a sapere che i treni pari, avendo maggior visuale grazie alla presenza del tratto rettilineo, possono andare leggermente più forte. Parlando sempre con l'operaio tale differenza di velocità sarebbe comunque ininfluente se il ponte decidesse di cadere proprio mentre passa il treno. Ringraziando RFI (e l'operaio per la *precisione* fornita) ci auguriamo che se il ponte, in attesa di abbattimento(?), debba proprio avere un "mancamento", che ciò almeno avvenga in orari notturni, quando il traffico ferroviario è assente. ■



| N. Progressivo | Se intradati sul binario di sinistra o legale | | Se intradati sul binario di destra o illegale | | Faso con inizio dopo cippo chilom. | Spostabile fra i cippi chilometrici | Velocità km/h | Lunghezza metri | Prescrizioni specifiche |
|----------------|---|----------|---|-----|------------------------------------|-------------------------------------|---------------|-----------------|-------------------------|
| | TRA LE LOCALITÀ' (o nella località) | | TRA LE LOCALITÀ' (o nella località) | | | | | | |
| 1 | Fiorentina P | PIOMBINO | - | - | 9 | - | 20 | 200 | A/J |
| | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |

A)da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)

J)I segnali di avviso, inizio e fine rallentamento sono ubicati a destra.

| N. Progressivo | Se intradati sul binario di sinistra o legale | | Se intradati sul binario di destra o illegale | | Faso con inizio dopo cippo chilom. | Spostabile fra i cippi chilometrici | Velocità km/h | Lunghezza metri | Prescrizioni specifiche |
|----------------|---|--------------|---|-----|------------------------------------|-------------------------------------|---------------|-----------------|-------------------------|
| | TRA LE LOCALITÀ' (o nella località) | | TRA LE LOCALITÀ' (o nella località) | | | | | | |
| 1 | PIOMBINO | Fiorentina P | - | - | 10 | - | 30 | 200 | A |
| | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |

A)da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)

SITUAZIONE FRUIZIONE FERIE MILANO IC

Considerazioni e riflessioni

Premessa

Le ferie hanno un'importante funzione di recupero psicofisico e sono previste dalla nostra costituzione (ART. 36, " ...ferie annuali Retribuite"). La fruizione delle ferie nell'anno di maturazione, non solo è logica in virtù del recupero psicofisico di cui sopra, ma è anche prevista dal CCNL AF art. 31 punto 4:

"Le ferie devono essere godute normalmente nel corso dell'anno di maturazione. Nel caso in cui particolari esigenze di servizio non ne abbiano reso possibile il godimento, le ferie potranno essere fruite entro il 30 settembre dell'anno successivo".

È chiaro che lo spostamento della fruizione delle ferie oltre l'anno di maturazione, deve avere carattere eccezionale e le famigerate "esigenze di servizio" devono essere "particolari", dunque verosimilmente non legate a carenze croniche del personale. L'azienda deve dunque mettere il personale in condizione di fruire delle proprie ferie entro l'anno di maturazione e in casi "particolari" (per esempio, personale in posizione di malattia per lunghi periodi che per poter smaltire le ferie maturate...sfiora l'anno di maturazione stesso) si può andare al 30 settembre dell'anno successivo...anzi...l'azienda ad oggi prende come riferimento il limite previsto dalla legge (in riferimento al periodo minimo di 4 settimane previsto dall'art.10 del Dlgs 66/2003), ossia la fruizione delle ferie può avvenire entro 18 mesi dalla scadenza dell'anno di maturazione....., le ferie maturate nel 2018...fruibili entro Giugno 2020 e non più entro il 30 settembre 2019. Ma anche per chi va oltre tale limite, a quanto pare l'azienda, a differenza di quanto accaduto nel recente passato (alcuni colleghi pare abbiano perso le ferie non godute entro i suddetti limiti...), permette di conservare comunque (quindi non facendole perdere) anche le relative "vecchie" ferie. Anche se tale circostanza fosse confermata, rimarrebbe comunque l'esigenza del recupero psicofisico che certamente non può essere posizionata in una tempistica indeterminata....

Dunque, preso atto che il personale deve poter fruire delle proprie ferie nell'anno di maturazione, per arrivare a soddisfare questa esigenza, bisogna capire quanti

agenti devono poter andare in ferie giornalmente.

Partiamo da questa considerazione:

A seguito della nascita dell'attuale Unità produttiva INTERCITY, nata dall'unione IESU+Freccia Bianca, venne stipulato un accordo locale Azienda - RSU (14/03/2018), che portò la quota ferie giornaliera a 9 giorni nei giorni da Lun. a Ven. e a 6 giorni il Sab. e Dom..

Il numero di macchinisti passeggeri IC, si aggira più o meno intorno ai 133 agenti (in un discorso generico non si può essere precisi in quanto ci sono pensionamenti e nuovi assunti a cambiare la "consistenza"), ognuno dei quali ha diritto a 32 giorni di ferie all'anno, nonché al recupero di quei festivi coincidenti con il riposo settimanale (o anche con la giornata di intervallo, Vedi trafiletto nella pagina successiva, inteso come completamento del riposo settimanale) e anche al recupero dei festivi in cui ha prestato servizio.*

In un anno ci sono 12 giorni festivi (contrattualmente parlando), quindi:

133 macchinisti X 32 giorni ferie a testa = 4256 giorni ferie all'anno complessive da assegnare;

133 macchinisti X 12 giorni di festivi a testa= 1596 giorni di "festivi" all'anno complessivi da assegnare.**

TOTALE: 5852

* *la concessione dei festivi non è indipendente dai 9 giorni (da Lun a Ven) o dai 6 Giorni (sab e dom), prenotabili da IVU, infatti se si prenota una sestina di congedo che comprende un festivo, la giornata del festivo, verrà scalata da quei 9 o da quei 6 giorni di congedo assegnabili giornalmente al PDM, pur venendo graficato come "festivo".*

** *badate bene che ovviamente un giorno festivo lavorato dà diritto al recupero, ma il personale può optare per il pagamento. È chiaro però che l'azienda deve mettere il personale interessato nelle condizioni di poter fruire di quei festivi (lavorati), in altri giorni, laddove detto personale dovesse esprimersi in tal senso.*

Quindi 5852 giorni da assegnare entro l'anno di maturazione.

Consideriamo che dal 15 giugno al 15 settembre (ferie estive) e nei 5 periodi di ferie turnificate invernali, il personale che va in ferie è pari al 20%, quindi

Dal 15 giugno al 15 settembre= 93 giorni

5 periodi (Ferie Invernali) X 7 giorni= 35 giorni

TOTALE: 93+35= 128 giorni

In 128 giorni va in ferie il 20% del PDM, ossia 26 persone al giorno (vengono considerati 130 macchinisti), quindi:

128 X 26 = 3328 giorni di ferie assegnati al PDM

In un anno ci sono, nelle peggiori delle ipotesi, 52 sabati e 52 domeniche, quindi 104 giorni in cui vengono assegnate solo 6 giornate di ferie. La motivazione più blasonata, alla base di questa quantità modesta, è...: "Perché ci sono i riposi Weekend..."

104 giorni X 6= 624 giorni di ferie assegnati nei WE.

Quindi in 232 giorni (128+104) sono assegnate 3952 giornate di ferie (3328+624)

Conclusioni

Restano dunque da assegnare 1900 (5852 -3952) giornate libere dal servizio in 133 (365-232) giorni.

Ossia in ognuno dei giorni non interessati da turnificazioni ferie estive/invernali e da sabati/domeniche, il numero di macchinisti a cui assegnare ferie, non può essere inferiore a 14 (2076:133=14,28), calcolo quest'ultimo per difetto.

A dispetto di questi conteggi, su IVU invece, il numero minimo di ferie "concesse" in tali giorni, è pari a 9 (sempre a seguito del citato accordo RSU del 14/03/2018) e non si hanno riscontri su ulteriori assegnazioni oltre questa soglia, anzi abbiamo prove sufficienti per poter affermare che molto spesso si resta fermi a 9 agenti o poco più..., giornalieri, per mancanza di personale rispetto ai servizi da coprire, restando ben lontano da quelle 14 assegnazioni che renderebbero più equilibrato il sistema.

Certo, la Linea Produzione potrebbe anche affermare di assegnare ben oltre i 9 congedi, in molte di tali giornate, riequilibrando nel lungo periodo le mancate concessioni rispetto alle 14 giornate calcolate, ma oltre a doverlo dimostrare, resterebbe comunque il problema che la gestione delle stesse, sarebbe nelle mani della medesima Linea Produzione (e non certo del personale), la quale in base a criteri sconosciuti e a cosiddette esigenze/emergenze manifestategli, le assegnerebbe o meno al personale che ne avrebbe fatto richiesta, anche

senza passare da IVU e/o anche senza rispettare la "lista di attesa" oltre le 9 giornate assegnabili da IVU (circostanza questa accaduta e dimostrabile), soltanto in considerazione del proprio giudizio (insindacabile) e senza fornire alcun dato a RSU ed RLS (ricordiamo che la mancata fruizione delle ferie ha un effetto stressogeno sul PDM).

Questo tipo di gestione della Linea Produzione della parte di congedi oltre i 9 previsti, sarebbe peraltro privo di riscontri negli accordi IVU, anzi, il verbale di incontro del 16/06/2014, riporta quanto segue:

" Sul webclient verrà resa visibile la quota giornaliera delle ferie fruibili per impianto (...)"

Nel caso ipotizzato invece, tale passaggio non verrebbe rispettato, essendo visibile solo una parte parziale della quota giornaliera delle ferie da assegnare, nascondendone un'altra gestita dalla Linea Produzione con modalità.... discutibili.

Pur nella consapevolezza che quell'accordo RSU ha permesso di passare da 7 giorni a 9 giorni (e ci mancherebbe altro visto l'aumento dei macchinisti -ex SU+ex FB-) nelle giornate da Lun a Ven, per le ragioni sopra descritte, appare palese la necessità di rivedere i termini dello stesso, riequilibrando il sistema concessione ferie affinché il PDM possa fruirla entro l'anno di maturazione.

Riflessioni

L'esempio oggetto del conteggio di cui sopra, basato sul presupposto che le giornate assegnabili sabato e domenica restino solo 6, serve solo a dimostrare l'inefficacia del meccanismo "assegnazione/fruizione delle ferie nell'anno di maturazione", che causa una media "ferie non godute" annua, decisamente cospicua (anche se i più aziendalisti diranno, senza nessun dato oggettivo, che questo è dovuto al fatto che è lo stesso PDM a chiedere pochi giorni di ferie all'anno....), e che fa emergere la vera causa del problema che, manco a dirlo..., è la mancanza cronica di personale rispetto ai giri da coprire.... È però evidente che il riequilibrio auspicato (14 giornate minime da Lun-Ven in periodi non relativi a ferie turnificate), possa anche avvenire aumentando anche la quota ferie concessa nelle giornate di sabato e Domenica (sarebbe cosa buona e giusta...).

Qualcuno potrebbe dire che con l'intera gestione delle ferie nelle mani del PDM/IVU, non ci sarebbe più spazio per le "emergenze"..., su questo però si dovrebbe prima capire cosa si intende per

"emergenza"...., una visita medica urgente o la partitella di calcetto....? Al momento queste valutazioni, come già detto, sono esaminate della Linea Produzione...., la quale non solo non ha mai fornito dati sul reale stato di fruizione ferie annue del PDM, ma che non ha neanche mai svelato quali siano i criteri per differenziare un'emergenza da una situazione oggettivamente differibile, con conseguenze disastrose come quella del "salto" della "lista di attesa" sopra citata, a favore di qualche "fortunato"....

Inoltre, restando sempre all'esempio del conteggio di cui sopra, se si dovesse arrivare a concedere le 14 finestre giornaliere prenotabili da IVU, non solo ci sarebbero diversi congedi in più da assegnare, ma quel differenziale di 0.28 trascurato nel

calcolo per difetto, permetterebbe di assegnare 1 giornata aggiuntiva ogni 4 giorni.

A nostro avviso l'azienda concede da IVU solo 9 e 6 giorni di ferie giornaliere, per far fronte a tutte una serie di ulteriori assenze come:

AG RSU/RLS; Assenze per malattia; AG legge 104; AG sindacali; Ecc..., tutte assenze che a nostro modo di vedere, dovrebbero essere prevenute a monte su base statistica e che invece vengono colmate all'occorrenza, dalla mancata concessione di quella parte di ferie al personale che permetterebbe loro di fruire dell'intero monte ferie + festivi nell'anno di maturazione. ■

Cub Trasporti IC Milano

CASSAZIONE: IN UN PERIODO DI FERIE, IL FESTIVO COINCIDENTE CON L'INTERVALLO DEL RIPOSO SETTIMANALE, NON PUO' ESSERE "ASSORBITO". IN QUESTI CASI VA SCALATO UN GIORNO IN MENO DI CONGEDO

In relazione ad un periodo di ferie comprendente un festivo coincidente con l'intervallo del riposo settimanale, l'azienda considera quel festivo "assorbito" dall'intervallo, scalando di conseguenza un giorno in più di ferie.

Questa questione viene considerata differente dal caso del festivo coincidente con il giorno graficato come "riposo settimanale", in quanto il CCNL considera tale, la domenica o un altro giorno -solare- diverso della settimana (dunque non il giorno graficato come intervallo...che completa il riposo settimanale).

Quindi se un festivo coincide con il giorno graficato come "Riposo settimanale", contrattualmente si ha diritto al recupero di quel festivo o al pagamento dello stesso e, se questa situazione è relativa ad un periodo di ferie, allora per gli effetti della circolare tv.11.1/12(PG85)/1127 del 4.6.1985, si ha diritto alla riduzione dei giorni di congedo scalati, pari ad una unità. Se invece il festivo corrisponde all'intervallo, allora viene assorbito da quest'ultimo e dunque, nel caso di periodo di ferie comprensivo di riposo settimanale, viene scalato un giorno in più rispetto all'esempio precedente.

Questo è quanto applicato fino ad oggi, questo è stato sostanzialmente asserito dall'azienda nella vicenda che ha visto due colleghi vincere i 3 gradi di giudizio (fino alla sentenza di cassazione N.30263 del 22 Novembre 2018) e che si è conclusa con il riconoscimento del diritto a recuperare un giorno di congedo illecitamente scalato (durante un periodo di ferie comprensivo di due festivi, era stato scalato un giorno in più di congedo, a causa dell'applicazione di quanto sopra riportato - festivo, coincidente con l'intervallo, "assorbito" da quest'ultimo-), in virtù del fatto che per i macchinisti vige una normativa specifica che li differenzia da chi svolge un tipo una lavorazione su turni cadenzati da lunedì al venerdì, con le conseguenti differenze in termini di conteggio dei riposi settimanali e delle festività che nel caso di specie "**...non vanno mai assorbiti**", **effettuando il calcolo ferie**, "**deducendo dalle stesse (tradotte in ore) 48 ore per ogni riposo settimanale e 24 ore per ogni giorno festivo**", riconfermando sostanzialmente quanto era stato affermato in appello, ossia che i macchinisti godono di Ferie e Riposi **AD ORE** e non a giorni interi...

La Corte di Cassazione si è espressa su questo specifico caso - festivo coincidente con l'intervallo del riposo settimanale inserito in un periodo di ferie -, ma applicando il principio emerso giurisprudenzialmente (ferie e riposi vanno conteggiati ad ore), è verosimile che in caso di festivo coincidente con l'intervallo del riposo settimanale non interessato da periodi di ferie, si debba avere comunque il diritto a recuperare quel festivo (non assorbibile dall'intervallo) in altra data, optando eventualmente per il pagamento, esattamente come previsto dal CCNL nel caso di Festivo coincidente con il giorno Riposo Settimanale. ■

A GALLARATE ... NEI PARAGGI DEL TAVERNIERE ESOSO E' TUTTO UN CARGOSTYLE!



1910

I BARAONDARI DI PALERMO

In questo deposito da molto tempo vi è completa barondata.

Le locomotive non si riparano; mancano gli attrezzi; fanali di coda, fanaletti, non c'è nemmeno pale per il fuoco.

Quando il personale entra in servizio non sa dove incominciare perché è tanto il lavoro per la preparazione della locomotiva che è già stanco prima di partire, tanto vero che una forte percentuale risulta ammalata per stanchezza e avvillimento!

Il merito (!) veramente non sappiamo a chi darlo: o al Capo Divisione Cavalier Rizzo o a Capo Riparto Cavalier Carnesi.

Il fatto sta che con gli stessi mezzi attuali il deposito disimpegnava il doppio del servizio attuale e le chiamate di riserva avvenivano raramente mentre adesso sono ... all'ordine del giorno!

Prima, i funzionari di trazione viaggiavano sempre in macchina, si accertavano di tutto, ora mai nessuno di costoro si degnava di salire la scaletta della locomotiva! Si vedono raramente nei depositi e quando vengono non si occupano di nulla.

Il Servizio Centrale non interviene mandando locomotive in buono stato e dirigenti di buona volontà, stia più che certo che il personale saprà cosa rispondere per non subire né abusi né punizioni per giustificare i veri "responsabili"!

L'AMICO DI TUTTI

Già pubblicati:

- CR19 Lo gnogno di Ancona
- CR21 Il cretino di Ferrara
- CR22 Il gancicida di Treviso
- CR23 Il campanaro di Genova
- CR24 I piccoli zar di Lecco
- CR25 Lo scienziato d'Iseo
- CR26 Gli esculapi di Reggio Calabria
- CR27 Il postribolante di Brescia
- CR27 Il lapidato di Rimini
- CR28 L'ignorantone di Caserta
- CR29 Il mancato suicida di Salerno
- CR30 Il ricottaro di Gorizia
- CR31 Il FFF di Voghera
- CR32 Il guagliunciello di Torino
- CR33 Lo spingitore artritico di Firenze
- CR34 I sabotatori di Porretta
- CR35 Il gesuita di Pinerolo
- CR36 L'animo sfarzoso dei capi di Brescia
- CR37 Il provocatore di Savona
- CR38 L'ubriacone di Pistoia
- CR39 Li crauni, i baciapile di Lecce 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
- CR47 La tenutaria di Modica
- CR48 Lo sbirro di Faenza
- CR49 Il partente autocrate di Catanzaro Marina

THE GAME

The game, "il gioco". Ecco come viene chiamato dai ragazzi profughi il tentativo di passare il confine croato. Questo è il nome che viene dato alla loro speranza di raggiungere l'Europa, partendo dalla Bosnia, attraverso i boschi balcanici!

Hai i soldi (circa 2500€)? Se trovi personale di frontiera corrotto potresti pagare e passare al livello successivo entrando in Croazia.

Hai finito le monete? Mi dispiace, per te GAME OVER.

Quando ho sentito per la prima volta questa parola, nei vari racconti dei migranti, ho subito fatto un'associazione con il film "il cacciatore" in cui Nick, interpretato da Christopher Walken, riuscito a scampare alla guerra del Vietnam, invece di fare ritorno a casa, rimane a Saigon per mettere ulteriormente a rischio la propria vita partecipando ad un "gioco", la roulette russa. Certo in una lettura superficiale questi due tipi di scenari potrebbero non avere un nesso, però perché definirli in ugual maniera, un gioco? **GIOCARE** ovvero tentare la fortuna, sapendo che qualche volta si vince ed altre si perde. Ma cosa c'è in ballo? La mancanza di una alternativa. Questi ragazzi sanno benissimo che hanno una bassissima possibilità di farcela a passare la frontiera e una altissima possibilità di essere acciuffati, picchiati, umiliati, privati di qualsiasi bene in loro possesso ed essere rispediti indietro o, addirittura di morire. **MORIRE**. Affrontare un viaggio di undici giorni attraverso i boschi bosniaci senza viveri a sufficienza, con il pericolo di incappare in mine inesplose dalla guerra della ex Jugoslavia e sapere che quasi sicuramente, nel migliore dei casi, verrai beccato. E' la mancanza di una alternativa che spinge questi ragazzi ad affrontare tutto questo e a chiamarlo gioco, dando un nome semplicistico a qualcosa che, se venisse chiamato per quello che è, farebbe impazzire molti di loro!

GIOCO, GIOCARE, FESTA, REGALI.

Siamo vicini alle feste natalizie, pensate a quante volte sentiremo queste parole? Ma cosa abbiamo fatto noi per meritarsi tutto questo? Non siamo né più bravi, né meno bravi, né più intelligenti, né meno intelligenti, né più belli, né meno belli. Allora cosa abbiamo che ci distingue da queste persone? Siamo soltanto più fortunati!

Bisogna però ricordarsi che, in questo caso, la fortuna che il destino ci ha dato non è stata una conquista: nessuno può scegliere dove nascere quindi, così come ci è stata data, nulla vieta che in futuro ci possa essere tolta. La vita non si fermerà alla nostre generazioni.

Sono consapevole che è molto difficile, se non praticamente impossibile, fare un passo indietro. Magari potremmo farlo di lato, iniziare a vedere le cose da più angolazioni, da più punti di vista, ogni tanto mettersi sul tavolo degli imputati e capire che la responsabilità è un po' di tutti e non solo di chi ci governa. Non ci nascondiamo dietro al fatto che a molti di noi fa comodo fare finta di non sapere cosa stia avvenendo a pochi chilometri da casa nostra.

Una grande lezione di vita mi è stata data dai cittadini bosniaci con cui mi sono confrontato. Chi, come loro, ha vissuto in prima persona la guerra e la povertà, costretto a fuggire dai propri territori di nascita per raggiungere mete ignote ma, soprattutto, futuri incerti, non vede lo straniero come un pericolo. Anzi, abbiamo avuto tantissime testimonianze di persone "normali", persone semplici, di tutte le estrazioni sociali, che hanno accolto nelle loro case profughi per aiutarli come meglio potevano. Quando uno ha poco da offrire è più invogliato a metterlo a disposizione, mentre quando uno pensa di aver raggiunto uno status privilegiato, a volte più difficilmente è disposto a condividere quello che ha con altri. Purtroppo, a mio modo di vedere le cose, lo status che la nostra società ci ha fatto credere di aver raggiunto è solo ed esclusivamente di una maggiore infelicità. Purtroppo penso proprio che siamo tutti molto più infelici e tutta questa necessità di trovare un capro espiatorio ne è la dimostrazione.

Come avrete intuito lo scorso 1 novembre mi sono recato in Bosnia, e più precisamente a Velika Kladusa, con l'associazione "Stay Human Onlus". Insieme ad un'altra cittadina bosniaca questo è il punto di partenza per i profughi che dalla Bosnia vogliono raggiungere l'Europa ed intraprendere "the game". La situazione che abbiamo trovato è al limite dell'umano, campi profughi, o meglio, accampamenti improvvisati che diventano acquitrini con le prime piogge, servizi ridotti al minimo e condizioni di salute precarie. Tramite dei contatti in loco abbiamo portato quel minimo di materiali che sapevamo essere utili: tende, coperte pesanti e biancheria intima che abbiamo raccolto attraverso donazioni. Sicuramente anche se si tratta di una goccia in mezzo al mare, in base alle nostre possibilità abbiamo voluto portare questo minimo di sostentamento e contribuire a dare visibilità attraverso le nostre testimonianze ad una situazione critica, che si protrae già da diverso tempo, ma di cui molti di noi non sono a conoscenza viste le pochissime notizie che ci arrivano dai canali di informazione. ■

Simone Girezzi



VIDEOCRASSIA (IV)

*“veri pirati noi siam, contro il sistema lottiam
ci esercitiamo a scuola a far la faccia dura”*

(Edoardo Bennato, Il rock di capitano Uncino, 1980)

Tra Harlock e Futuro il passaggio dagli anni '70 agli '80. Tra la sensibilità e il lessico dell'immaginario aperti all'insurrezione o comunque al rivolgimento delle condizioni esistenti e l'inquadratura restaurativa. Il tutto ripercorribile come nutrimento televisivo fornito ai ragazzi dell'epoca, come dimestichezza, accostumanza al discorso quotidiano prepolitico.

Le due serie di cartoni animati prodotte dalla medesima casa giapponese Toei si succedono di poco a cavallo del 1978-79, subito dopo proiettate in Italia. Capitano Harlock (regia di Shigeyuki Hayashi) e Capitano Futuro (regia Tomoharu Katsumata) sono trasposizioni da opera cartacea: fumetto manga il primo, romanzo di fantascienza il secondo, dello scrittore americano Edmonton Hamilton (1904-1977). Entrambi capitani di vascello spaziale, entrambi uomini al comando, circondati da una ristretta ciurma di fidati, entrambi eroi eponimi. Ma due impronte di modelli agli antipodi. Non importa qui tanto sostenere un'influenza della tv, ma senz'altro il racconto come selezionata espressione della società di quella transizione, che raccoglie

quanto poteva essere approvato nei codici morali dell'epoca per consentire l'identificazione dei giovani fruitori.

Harlock è un reietto, allontanato, perseguitato e perfino ricercato dalla 'giustizia' della comunità terrestre di appartenenza. Il suo simbolo la bandiera pirata. Torna in incognito di tanto in tanto sulla terra a trovare una bambina ma deve restare in esilio. Perfino la conclusione della serie vedrà il protagonista, dopo aver combattuto in difesa della terra contro una minaccia aliena, salutare amici e compagni di viaggio per ritornare solitario a solcare i lontani mari dello spazio. Nelle immagini di sigla il legame tra la bambina e il suo capitano è fermato da un'ocarina a foggia di navicella il cui suono si perde verso il cielo, dove da qualche parte il capitano potrà essere in ascolto. L'illegalità stigma di Harlock è rovesciata nello spettatore da ben più profondi altri motivi di legittimità dell'eroe, dalla sua innocenza davanti a leggi assurde, dalla lealtà alla terra nonostante tutto e dalla sua profonda umanità. La serie è pervasa di tristezza per lo strappo insanabile, una felicità ricompositiva inseguita

pur sapendo di non potersi mai raggiungere. Nello stesso volto Harlock porta una cicatrice che lo accompagnerà sempre e che fa da rimando ad una ferita interiore. Anche il contrasto nostalgico fra progresso e mondo antico (gli elementi estetici della Corsa del XVI sec.) esprime la stessa incongruenza del sentirsi fuori posto o fuori tempo, del capitano. Ecco che a suggellare questo modello eroico le atmosfere sono tristi e cupe, il disegno abbonda di tinte nere tanto negli sfondi (cosmici o interni che siano) che nei costumi, ombre e parti in oscurità dentro la nave, i dialo-

ghi stenti, i visi sono spesso sfuggenti, coperti a metà come nel protagonista dalla folta capigliatura scompigliata.

Futuro al contrario è un bello solare, eroe positivo nel senso che è pieno di sentimenti e lineari, prodigo di buone azioni senza tentennamenti. I suoi codici sono perfettamente integrati da una parte, la nostra, in confini netti in cui ben identificarsi. I dilemmi morali concernono al massimo conflitti d'onore su chi debba fare l'azione di maggior rischio di sacrificio. Dal volto pulito alla livrea bianca della tuta spaziale sempre indossata, l'amenità composizione del team che lo circonda (fra cui un robotto che pare l'eterno secondo di colore, per equilibrio razziale). La scena dell'azione è sempre pienamente illuminata. I cieli sono blu e la nave è chiara. Che volere di più? Quale che sia il travaglio dell'odissea in ciascuna puntata siamo da sempre rassicurati sull'esito. Ogni macchia o ombra è lontana.

Le sigle musicali italiane ben interpretano il messaggio del brand. Di Harlock (Luigi Albertelli testo, musiche Vince Tempera, eseguita da La banda dei bucanieri) si dice "il suo teschio è una bandiera che vuol dire libertà", "fammi rubare un'avventura", "fammi volare capitano senza una meta tra i pianeti sconosciuti per rubare a chi ha di più" e infine il sigillo della scissione profonda "nero il suo mantello mentre il cuore bianco è". Al pari, invece, del semplificato linguaggio con cui attraverso le immagini si parla agli spettatori, la sigla di Capitano Futuro (I micronauti) è un mantra che ripete in continuazione il suo nome -ci fa perfino notare che cosa mai possa significare la F sulla cintura-; di lui veniamo a sapere che è "splendido splendido, la sua tuta azzurra brilla nell'oscurità" (la luce che sconfigge la tenebra) perché egli è "il più puro degli eroi [... e quindi, per le rime...] picchia duro anche per noi" e a riprova "armi strapotenti ha [...] supertecnico sarà"; insomma "cavaliere di un'idea", quella dei creatori e di un mondo che all'epoca cominciava a non potersi più permettere i non allineamenti.

Proseguire l'analisi in altre manifestazioni della cultura dei cartoni animati o estendere il periodo verso gli anni novanta è complesso. Ma mantiene una caratteristica di fondo che abbiamo già messo in evidenza nelle puntate precedenti di questa rubrica. Quel processo di semplificazione che esprime rientro nei ranghi sociali non è più selezionato da un censore morale dei



contenuti dello spettacolo (tele)visivo, recede su un fondale più potente e meglio riposto: la proliferazione di comportamenti e trame dei cartoni animati non incide più, il significato è più rarefatto anche a dispetto della varietà e dell'apparente intensificazione, per una robusta valorizzazione dell'immutabilità del contenitore significante: belli e brutti, cinici e generosi, torbidi o perfino malefici non importa, purché stiano nella forma dello spettacolo che vende. La varietà, poco importa se testualmente incoerente o contraddittoria, serve solo a creare dei *tipi* (dei segni grafici nell'immaginario) e ampliare così l'acchiappo sui gusti della platea: ribelli o soldatini del bene purché stiano alle regole dello show. La società capitalistica, il vero mostro tra di noi, è un potente spirito uranico che trova sempre il verso di fagocitarsi i pezzi che si separano da essa per mettersi in contraddizione, opera alacremente per recuperare assumendo su di sé quella diversità oppositiva e neutralizzandola in radice pur mantenendone le sembianze. Le vestigia simboliche di quella irriducibilità restano feticci sostanzialmente addomesticati (il simbolo per il simbolo senza alcun rimando effettivo ad altro), significanti solo per pose estetiche, magari funzionali ad una nicchia di mercato. Una bandiera pirata, un Goldrake tatuato, un orecchino di Lobo, una basetta wolverine, un cresta in testa, non dicono niente su chi ci troviamo davanti. Forse è il capo ufficio.

Maggior democrazia nei ranghi dei cattivi, please!

Qualcuno si è mai chiesto perché Bruce Lee deve salire i piani della pagoda affrontando ad ogni ballatoio un villain più potente? Solo nell'attico c'è quello tanto cattivo quanto micidiale che attende per lo scontro conclusivo. I livelli inferiori della soldataglia vengono sistemati senza un indugio, senza scomporsi, senza una lacrima. Perché, ancora, quando immersi in un gioco sparatutto il potentissimo boss ci si para davanti solo in ultimo? Per quale motivo l'arma devastante viene scatenata solo alla termine e quelle prima risultano scacciacani per scaramucce? (insomma falla poco lunga, Daitarn III, sparagli subito l'energia solare e finita lì!). Nella serie animata di Ken il Guerriero -che ci fa da idealtipo- i capi dei cattivi sono in grado di sprigionare energie che spazzano eserciti: allora perché usare gli eserciti? mandate direttamente a fronteggiare gli *evil ones!*

Una prima risposta a tale ingenua serie di domande consiste nel dire che la sequenza ascendente è un obbligo da copione, non ci sarebbe *dramma* senza crescendo. Una risposta più in profondo dice che in realtà il percorso dell'eroe attraverso difficoltà in aumento è un viaggio iniziatico del mettersi alla prova. Soffrire, forgiarsi. Già l'eroe... Eccoci al dunque. Come nel cliché western, l'eroe si seleziona nel duello (Sergio Leone in plagio di Akira Kurosawa dice qualcosa di più di una specifica lite in tribunale) e il conflitto, che ci insegnano in tutti questi ambiti è roba individuale. Il cattivone che sta dietro a tutto non è una mente, non ha un di più diverso che lo colloca in cima della gerarchia del male: egli è dello stampo dei suoi sgherri solo dieci volte più mortale sullo stesso piano. In un conflitto non ci sono sinfonie di addetti al vettovagliamento, genieri, guastatori, idraulici, falegnami, trasportatori di cessi mobili, medici, meccanici, ambasciatori, arceri, piloti, carristi, messaggeri, no no ci sono solo guerrieri, al più specializzati in quella tecnica marziale, in quell'arma piuttosto che nell'altra. La corallità di un disegno, crimonoso o olimpico che sia, non ha articolazioni. E' un duello. Solo due nomi, nel grigio anonimato del resto. Ecco perché tutti i robot di quell'ondata '80 hanno sembianze umane e si fronteggiano in un'arena del cielo. Essi sono ancora dei samurai. Sono ancora degli individui, il cui epos è decidere del destino di intere nazioni o pianeti. I contendenti si fronteggiano prima dello scontro mettendo in mostra le fattezze delle armature, dialogano mettendo in atto un cerimoniale bellico e fanno perfino due mosse di stretching preparatorio all'arte marziale. Il pensiero collettivo, la specializzazione organica dei reparti, l'autorganizzazione sono esclusi a priori. Eroi. Individui. La vittoria una disciplina interiore. Unica lodevole eccezione che merita la menzione è il cartone Mobile Suite Gundam.

PS

Per proseguire le letture è uscito in tempi recenti un testo di 660 pagine scritto Massimo Nicora, *C'era una volta Goldrake. La vera storia del robot giapponese che ha rivoluzionato la TV italiana*, La Torre, San Marco Evangelista (CE) 2017. Non l'abbiamo letto ma recensioni che riscuotono la nostra fiducia ne parlano come un volume anche estensivamente approfondito per gli ambiti su cui si muove. ■

Lutti nostri

Massimo Manetti

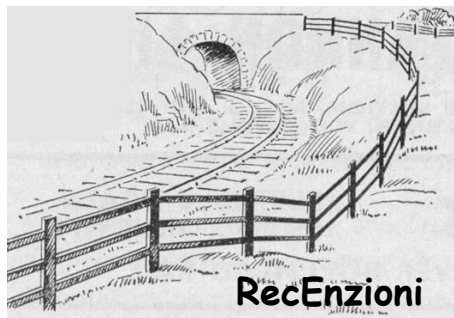


Ci ha lasciati venerdì sera, aveva 63 anni e per molti anni ha lottato con tenacia contro la malattia che lo ha stroncato. L'ho conosciuto in ferrovia dove lavorava alle biglietterie di Firenze Santa Maria Novella e si impegnava nel sindacato trasporti della CGIL. Era iscritto a Rifondazione, al Circolo Ferroviari, di cui era il tesoriere. Mi ha sempre colpito il suo impegno disinteressato, la sua semplicità, l'attenzione e la sensibilità verso tutte le situazioni di sfruttamento e di oppressione, il suo internazionalismo in particolare nei confronti di Cuba, dell'esperienza zapatista e dell'America Latina. Con Lui il Circolo Ferroviari diventò un formidabile distributore del Caffè Zapatista e dello zucchero brasiliano dei Sem Terra, oltreché impegnarsi sui problemi del lavoro nei trasporti, della mobilità pubblica e contro le grandi opere. Tutti gli anni il 27 febbraio ci ricordava di rendere omaggio al compagno ferroviere Spartaco Lavagnini, a cui è dedicato il nostro circolo. E allora ci si trovava a Trespiano con i fiori e la bandiera rossa: così abbiamo scoperto che vicino a Spartaco c'è anche un capotreno (Gino Mugnai) ucciso per strada dalle squadracce fasciste.

Massimo era anche un iscritto storico alla Sezione ANPI "Potente". Ha portato avanti il Suo impegno sociale e politico sempre con grande umanità, generosità e capacità contagiosa di coinvolgere le persone: per questo ci mancherà tanto, ma lo sentiremo ancora presente tra di noi. Un abbraccio forte alla moglie Maria ed al figlio Massimiliano. Ciao Massimo, grazie per il tuo impegno da tutti i compagni e le compagne.

SANDRO TARGETTI

Che la terra ti sia lieve, compagno



Alberto Prunetti

108 metri. The new working class hero

Laterza, 2018



Corre veloce il protagonista del nuovo libro di Prunetti: un'educazione all'insegna del divorare libri nella Maremma satellitare alle industrie pesanti, il privilegio del cursus liceale e dopo l'università viaggi di andata (am)mazzata e ritorno dal Regno Unito. Corre veloce perché in testa ha il passo di 108 metri, la gittata dei profili di binari ferroviari che escono dalla colata di Piombino. Non è solo l'enormità della cifra a colpire, dalla centralità economica del sito siderurgico alla capacità di plasmare la ruvida cultura operaia dell'area che sembra uscita essa stessa dalla fornace, ma il fatto che quella distanza diviene un calibro su cui misurare il mondo. Sì perché, sebbene emancipandosi con difficoltà da quel destino obbligato (in paese lo guardano storto e lui si autodefinisce come 'bravo a costruire metafore' che offre un inquadramento adomesticato all'altrimenti minaccioso disorientamento degli interlocutori, come se il

ponte lessicale permettesse un riconoscimento e un lasciapassare ai 'nostri': "fresatore di anacoluti", "addetto alla verniciatura di sineddoche", "carico e scarico bancali di sinestesi col muletto"), quel mondo rimane tuttavia il retroterra di formazione anche letterario, un'attrezzatura mentale per guardare all'universo oltre, in cui la letteratura, lungi dal rappresentarne un'antitesi astratta e *creativa ex nihilo*, trova piuttosto il suo scopo civile d'essere, la sua calibratura. Esilarante in proposito la scena della partenza in aeroporto quando il babbo con una scusa si fa consegnare il bagaglio che riempie nascostamente di mezzi indispensabili alla sopravvivenza all'estero: non cerotti, non traveller cheque o mappe ma chiavi idrauliche, lime e set di cacciaviti; poi però l'intento viene tradito dal *peso da portarsi dietro*, il fardello di cui ci dobbiamo invece disfare per affrontare il viaggio.

E dunque il protagonista sbarca nel paese che fu della Thatcher ma anche della strenua resistenza dei minatori, della finanza dematerializzante ma anche degli hooligan. Apparentemente il viaggio ha inizio perché la provincia livornese non dà lavoro ai figli del proletariato che hanno preso le distanze da quella radice, in realtà -proprio grazie al diverso e ibrido status- egli è come araldo in missione, per conto dei padri, col compito di ricognizione sull'odierna identità del lavoro, fuori dalla forma specifica data in patria. L'impatto è di quelli che bruciano: il mansionario che pesa, le parole codificate della subordinazione, la scarsa lingua ma soprattutto poca solidarietà fra lavoratori, "come farfalle" o permeati dalle parole d'ordine della ditta di turno. Sembra di muoverci in un universo indifferenziato, c'è sì alto e basso ma mobile, meramente spaziale e politicamente omogeneo. Il desiderio, ancorché vario e perfino in sofferenza, resta tutto dentro il contenitore. Piano piano però il tessuto si ricompone, le figure si apprendono, il 'noi e loro' di demarcazione si ricostituisce e torna ad essere ben visibile. La bussola si aggiusta. Anche i supervisor, si capisce, non trovano una dislocazione mediana: o stanno di là a veicolare l'ideologia, o di qua a subire la stessa sorte dei mazzati. Attraverso birre, calcio e un'esperienza dell'oppressione stando vicini di gomito, la distinzione che sembrava annacquabile (liquidabile?) nella società contemporanea torna netta, rientra nelle cose: di contro agli allineati, i perdenti sono definibili come costituzionalmente irriducibili alle priorità e ai modellamenti

della produzione. Il viaggio diviene quindi una traversata lungo la parafrasi della parola 'classe' che, piuttosto che una riorganizzazione semantica nella contemporaneità, approda ad una riconferma dopo il timore di averla perduta. Del resto il colpo meglio assestato dalla borghesia al proletariato è stato quello di indurlo a pensare se stesso in mutata pelle, come fosse anch'esso fluttuante borghesia libera: la citazione dalla canzone di John Lennon - che è ripresa nel sottotitolo del libro- coglie in modo penetrante il quadro: "and you think you're so clever and classless and free". Alla fine tra i sottopagati sodali Alberto ritrova le medesime sofferenze, patite e scavate dentro come nei suoi maremmani, persino le stesse raccomandazioni in forma di decalogo di cui il padre gli aveva fatto consegna, per riconoscere e porre in relazione il Noi e il Loro, tra quelli "allo sgobbo" e i "quattrinai".

Quando nel Regno Unito la misura diventa colma, per Alberto comincia il ritorno. Il desiderio di inversione ha inizio -importante sottolinearlo perché patrimonio comune a molti espatriati del precariato cognitivo- con una sensazione di allucinazione. Complice forse l'orizzonte alcolico e pasticcaro del proletariato inglese, si fa avanti una spaesante alterazione, che volge presto all'incubo. E' l'alienazione che bussava alle menti. L'universo percettivo diventa onirico e l'intuizione di un marxiano 'oltre' che muove le fila da dietro le quinte viene sostituita da divinità ancestrali i cui riferimenti vanno a HP Lovecraft: una mitogonia extrastorica che si annuncia col puzzo di pesce marcio. Una geniale riproposizione del morto che tiranneggia il vivo e che permette tuttavia alla fine di aprire alla speranza nella conclusione del racconto.

Sì perché quando Alberto chiude il cerchio e ritorna in terra natia scopre che i mostri lo hanno seguito, i danni e la contaminazione putrescente del moloch che schiaccia e perverte sono ora anche in Maremma: le industrie chiudono, muoiono le persone, l'alcol si affaccia nelle vite come unica e immiserente alternativa. Tutto sembra allora perduto, ma così non è. Nel solco della scuola WuMing, Prunetti indica la modalità con cui le sacche di resistenza sempre presenti nella storia e nella geografia, pur perdenti, possono sopravvivere e riformarsi. Essi sciamano (*wobble* diremmo con le pagine di questa rivista), dopo aver collettivamente isolato il mostro velenoso e aver prodotto dentro di sé gli antigeni -imparato, scritto, tramandato- che verranno a far

parte del nuovo corredo genetico arricchito. Il paragone torna marxiano, facendoci api ci salveremo.

Se fin qui il gioco della narrazione sul "new" campione del lavoro è tutto impostato sul crinale di un eterno ritorno dell' "old", nel finale scopriamo forse una nuova ridefinizione del proletario contemporaneo che non intende arrendersi all'immaginario della borghesia che fa casamatta strategica sul ceto medio: definiente per il proletario all'inizio del terzo millennio è la deterritorializzazione del proprio vivere. Sia oggi la meta il Sudamerica, domani l'Australia o la Cina, sempre lui sarà e sarà capace di riconoscersi nei tanti di pari condizione. Al contempo però, se egli riesce a tenere fermo nella consapevolezza cui il libro invita, può corrispondere una nuova territorializzazione identitaria: la scala mondiale. Una scommessa non facile considerando già l'esperienza simile degli IWW americani: da un giorno all'altro fare i bagagli e ritrovarsi a mille miglia di lontananza sulle linee di migrazioni del lavoro, oppure, arrestato un dirigente, eseguire gli spostamenti di pedine su mappe continentali per ricominciare da zero. Così la foggia generazionale *giovane* -con ingredienti antichi- del new proletarian. Noi pessimisti che ci attardiamo sulle sconfitte (anche qui il precariato è gioco forza assunto come elemento ontologico) fino ad avere sempre quelle davanti agli occhi, noi pessimisti che col pessimismo dell'analisi scorgiamo prevalentemente il vitale riorganizzarsi del capitale che recupera le spinte centrifughe piuttosto che la capacità antagonista di riformularsi, noi pessimisti del ciclo storico, noi pessimisti perché fermi alla 'passività delle masse', dinosauri di un'epoca industriale e della pensione, accettiamo volentieri lo sguardo in avanti che Prunetti ci costringe a gettare, nonostante l'ammissione necessaria di avere l'incertezza come compagna. Ma, del resto, a forza di ritagli e ritirate strategiche, quella frusta certezza si era oramai ribaltata in una certezza dell'irrivoltabilità del mondo com'è.

Ancora una considerazione in continuità con la riflessione precedente. La lingua di Prunetti è sfavillante (favellante!), si rovescia nella pagina come corrente d'acqua, travolge, va in mille rivoli e si ricongiunge in cascate, ma non per questo non arriva ai punti e non tocca. Mai è dispersiva. Le scelte linguistiche sono perle del testo, mai casuali, mai tirate dentro. Anzi la narrazione si costruisce e si fa pregevole proprio

Spunta

*Spunta per tutti
alla stessa ora
e accompagna la notte
alla sua notte.
Sale lento,
quasi non volesse
recare disturbo.
Gioca con le nuvole
che dissolve e crea
al medesimo tempo.
Eppure
non tutti lo vedono
nello stesso momento
restando nel buio,
ottenebrati e confusi,
ancora per un po'.
Bisogna essere alti
per veder sorgere
per primi il sole
e poter dire agli altri
che la notte è finita
e l'allodola canta
e la vita riprende
e i sogni
possono diventare realtà.
E più irta e dura
sarà la salita
prima arriverà il giorno
e anche le pietre
gioiranno della sua luce,
alte e nude
ma così forti
da reggere il sole.*

Mauro Milani

Almeno lui

*Me lo disse il vento
che prima il deserto
era città e villaggi,
giardini e asili,
scuole e botteghe.
Arrivò da lontano,
d'improvviso,
un altro vento,
caldo e forte,
più forte del vento
e che sapeva di morte.
Un solo uomo
aveva schiacciato un tasto
e mille motori
si erano messi in movimento.
Fu così
che ci portarono la loro libertà,
come fosse videogioco.
E il rombo e il tuono
divennero colonna sonora
delle case scheletrite e bucherellate,
dell'odore di merda,
della fine delle piante ombreggianti.
Lo disse il vento
che da allora
soffia meno forte
e accarezza
ciò che prima scuoteva.
Ha avuto umanità,
il vento.
Almeno lui.*

Mauro Milani

attraverso questo mezzo: il gioco a nascondino tra nuovo e vecchio, come tra estero e indigeno, obliato e riconosciuto, morto e vivo, l'indagine identitaria, le definizioni, le traduzioni, la proletarizzazione attiva della lingua aulica, sono pennellate efficaci a restituire il disegno complessivo apportate con sapiente (e divertente) indagine linguistica. L'espressione dialettale è sì grimaldello di significato in situazione ma allo stesso tempo strumento di effrazione nel chiuso dell'accumulazione padronale, per metterla a nudo. Il pastiche come gergo difensivo degli sguatterri aiuta il disvelamento della realtà: una realtà senza nazione. Il tutto però rimane violentemente travolgente, un incontenibile flusso a carattere torrentizio. Un sincopato ritmo di arrembaggio e ritirata al fortillio Al-bionico. A parte il finale che può ben avere un'accelerazione funzionale, viene da domandarsi se c'era bisogno di premere il pedale nel continuo. Viene da considerare che ci sarebbe materiale per un romanzo piuttosto che un racconto lungo. Anche certi aspetti ci piacerebbe fossero maggiormente sviluppati o

ripercorsi più aneddoti/cronache lavorative. Perché dunque un taglio a cataratte aperte? Una scelta dell'autore o un'esigenza redazionale per stare ai tempi contemporanei delle clip (cui ridurre anche Guerra e pace) che devono tenere avvinti ogni secondo della trasmissione? Il rilascio del dosaggio è centrale in ogni terapia, anche in quelle d'urto. Ebbene, una plausibile risposta può invero essere individuata in una riformulazione stessa della dimensione del tempo che accompagna la riorganizzazione dei rapporti capitale-lavoro, come viene filando dal libro. Gli orologi della produzione ticchettano uguali ma più rapidi, nessuno se ne accorge perché il juggedant poliposo li ha modificati tutti assieme sui polsi degli umani, battono i minuti di 40 secondi ma per chi ci vive, dentro quel tempo, continuano ad essere di 60. Il new working class hero è un surfista che in questi picchi vertiginosi dello spazio-tempo ci abita. ■

D. L.



A cura di
LUCA GARIERI

e Vincenzo Palermo



MAIALI CON LE ALI

Se dovessimo descrivere in breve Roger Waters basterebbe citare l'opera che più lo rappresenta, a mio parere il punto più alto della sua carriera. Mi riferisco a *The Wall*, celebre album dei Pink Floyd. Ma se penso a Waters un'immagine compare perfettamente a fuoco, il maiale che vola sospeso tra le ciminiere della centrale elettrica di Battersea, vicino Londra. Maiali volanti in un paesaggio tetto, opprimente e desolato, come in quella leggendaria copertina dell'album *"Animals"* datato 1977.. immagine che non lascia dubbi sull'anima anticonformista e provocatrice dell'autore. Ma è necessario fare un passo indietro per collocare Roger Waters nella storia della musica e per farlo è naturalmente impossibile separare la sua storia da quella della band che lo ha reso celebre: i Pink Floyd. Waters ne è stato bassi-

sta, autore e certamente timoniere per almeno un decennio, ma non un decennio qualsiasi. Sotto la sua "guida" i Floyd diventeranno immortali, pubblicando tra il 1970 e il 1979 una serie impressionante di pietre miliari per la storia della musica...da *"Atom Heart Mother"* fino a *"The Wall"*, passando per *"The Dark Side Of The Moon"*, *"Wish You Were Here"* ed *"Animals"*. È scorretto attribuire il merito di questi dischi al solo Waters, ma una cosa è incontestabile, le idee alla base dei concept che hanno dato vita agli album e la pressoché totale scrittura dei testi contenuti al loro interno sono opera sua. I Pink Floyd diventeranno infatti con il passare degli anni sempre più una sua creatura, un'estensione della sua persona, delle sue idee politiche, sociali, ma soprattutto il manifesto delle sue ossessioni. La band si dividerà anche per questo e si trascinerà negli anni in un lento e inesorabile deterioramento intestino che esploderà in una guerra legale per la proprietà dell'intero progetto subito dopo la fuoriuscita dal gruppo dello stesso Waters. Perché Roger Waters è stato ed è questo, un personaggio spigoloso, difficile, severo e rabbioso...sempre in trincea per combattere il nemico di turno o dentro la sua inespugnabile fortezza per difendere un ideale. Nei suoi testi possiamo trovare delle spietate critiche sociali, delle invettive contro il potere in tutte le sue forme e tutta una serie di immagini disturbanti che colpiscono dritto allo stomaco per crudezza e cinismo...i testi del disco *"Animals"*, ispirato dal libro *"La fattoria degli animali"* di Orwell ne sono un esempio perfetto. Orfano di padre, caduto in guerra, sarà ossessionato dalla questione bellica lungo tutta la sua carriera, fino ad identificare con se stesso il personaggio protagonista del suo ultimo grande successo con i Pink Floyd, il doppio disco *"The Wall"* da cui nascerà anche il film musicale omonimo. Negli anni svilupperà un sentimento di disprezzo, mai nascosto, nei confronti del grande pubblico...colpevole di avvicinarsi agli show solo per partecipare ad un evento, disinteressandosi dei contenuti...risentimento e giudizio negativo che descriverà perfettamente in *"The wall"*, soprattutto con le immagini della pellicola cinematografica dove i fan di una rockstar sono raffigurati come una massa di seguaci non pensanti ai piedi di un dittatore. Waters è stato ed è con orgoglio un artista schierato politicamente e se si analizzano le sue parole direi un socialista, cosa non

comune nel panorama delle super rockstar sempre pronte a promuovere iniziative benefiche, ma ben comode nei salotti dorati di un mondo parallelo distante anni luce dalla vita reale. Durissimo contro Margaret Thatcher, quando nel 1982 dichiarò alla guida della Gran Bretagna guerra contro l'Argentina per il dominio delle Isole Falkland, tanto da ispirare l'album *"The Final Cut"* del 1983, suo ultimo lavoro con i Floyd. Oggi continua a manifestare, attraverso opere musicali e non solo, il suo credo politico, senza timore di essere "scorretto"...contro Israele, contro Trump...e contro chiunque vedrà come un nemico...il nemico di cui avrà bisogno fino a quando avrà voce.

Vincenzo Palermo



BIGLIETTO PER L'INFERNO *Biglietto Per L'inferno 1974*

Il panorama musicale nostrano ha ormai raggiunto livelli di bassezza assoluti e continua a peggiorare di anno in anno. In questo contesto di decadenza e degrado artistico, per la stragrande maggioranza degli ascoltatori è ormai la normalità valutare positivamente canzoni, cantanti e gruppi che inneggiano al nulla cosmico... dalle spiagge di Riccione alle periferie in trattore il mercato detta la linea e muove i gusti della gente, trasformandoci in maniera irreversibile da ascoltatori critici e attenti ad occasionali consumatori di tormentoni vuoti e lobotomizzanti. Ma non è sempre stato così. Esiste un ricco catalogo di musica italiana, a mio avviso volutamente dimenticata, nel quale possiamo trovare musicisti, autori e cantanti che al cospetto degli "artisti" contemporanei sarebbero dei giganti. Da questo catalogo vi propongo l'ascolto del primo disco in studio del gruppo *"Biglietto per l'Inferno"*. Un album del 1974 che prende lo stesso nome del gruppo, nato a Lecco agli inizi degli anni 70. Il disco è catalogabile nella sfera del rock/progressive e rappresenta un'eccellenza nel periodo d'oro per il genere rock prog non anglosassone. L'album verrà inserito dalla rivista Rolling Stone nella classifica

dei 100 dischi italiani più belli di sempre. All'interno dell'opera trovano spazio cinque brani caratterizzati da testi con sfumature cupe, che si sposano perfettamente con le atmosfere musicali che le accompagnano. ANSIA apre il disco con un'introduzione musicale delicata tra organo e chitarre che si sviluppa in un crescendo ritmico caratteristico per lo stile musicale del gruppo. Nel finale il testo introduce i temi dell'intero album e non risparmia un'invettiva contro i preti. È subito chiaro all'ascoltatore che non sarà un ascolto "leggero". CONFESIONE, secondo pezzo, è quello che oggi verrebbe definito un singolo. Il brano che caratterizza maggiormente l'intero album, per le sue caratteristiche stilistiche che manifestano le attitudini della band e per il testo perfettamente a fuoco nel contesto, mette in scena un dialogo tra un uomo e un prete durante una confessione. Vincente è la scelta di alternare parti lente quando è il prete a parlare a parti veloci per le risposte dell'uomo. A livello strumentale sono frequenti i cambi di intensità e di dinamica, ben fatti e mai fini a se stessi, con parti che si avvicinano all'hard rock tipico dei primi anni 70. UNA STRANA REGINA...qui tornano un po di atmosfere distese, nonostante un testo che non ha niente di allegro. Musicalmente il pezzo riporta l'ascoltatore nella confort zone della musica leggera italiana e l'appassionato potrebbe ritrovare qualcosa di Lucio Battisti. IL NEVARE quarto pezzo e ritorna alle atmosfere scure con un testo misterioso e profondo pieno di immagini intense. Torna anche il marchio di fabbrica del gruppo con l'alternanza tra parti lente, accelerazioni e intermezzi strumentali. Molto presenti le chitarre dalla timbrica acida che si alternano ad arpeggi malinconici.

L'AMICO SUICIDA l'ultimo brano dell'album è anche il più complesso, articolato e lungo.

Dalla durata complessiva di oltre 14 minuti, trascina l'ascoltatore in un incubo, senza risparmiare riferimenti macabri al cadavere dell'amico defunto. Parti melodiche lente introducono con sfumature lugubri un cantato volutamente incerto che trasmette bene l'atmosfera macabra del testo. Il brano si apre e inaspettatamente il cantato ha la cifra stilistica tipicamente melodica dei grandi classici della musica del Belpaese, ma l'illusione dura poco e veniamo catapultati in un susseguirsi di cambi di ritmo e stile mai monotoni, dove

spiccano i fraseggi di organo/tastiere e chitarre. Con il cantato che da un senso e conclude l'intero concept del disco l'ultima canzone e quindi l'intera opera si chiude con un delicato fraseggio che ricorda molto i Pink Floyd dei primi anni 70. In un'edizione successiva verrà inserito il brano CONFESIONE in versione strumentale, che non aggiunge molto al senso dell'opera. In definitiva, un ascolto diverso da quello al quale molti di noi sono abituati, non semplice, ma consigliato per la qualità del prodotto e per aprire una finestra su un periodo storico molto ricco della musica italiana. Il gruppo si scioglierà solo un anno dopo l'uscita di questo primo lavoro, dopo il fallimento del progetto per il secondo disco nel 1975.

Vincenzo Palermo



VOIVOD *The Wake* 2018

Nel 1991 l'uscita di *Angel Rat* mi fece conoscere questa particolare band canadese dedicata alla sperimentazione: partiti dal thrash brutale dell'esordio per approdare ad un progressive molto sostenuto passando per dischi dalle atmosfere sempre diverse. L'ultimo "The Wake" è forse la migliore sintesi del loro percorso artistico, un concept album dalle atmosfere quasi post-industriali cariche di cambi di tempo mai banali fra parti melodiche e parti più spinte. *Obsolete Beings* apre il disco con una ritmica tiratissima alla quale si associa una bella spruzzata di riff thrash ben fatti ma mai invadenti. L'atmosfera diventa complessa, dissonante e magnetica in *The End Of Dormancy* e in *Orb Confusion* il tutto si accentua seppur con un ritornello più melodico lasciando ben evidente una complessità musicale non comune. La nostalgia dei tempi andati viene soddisfatta dall'aggressivo riff di *Conspiracy*, stoppato quanto basta per sollecitare l'animo heavy ma presto sfumato in una seconda parte del tutto sinfonica che il nostro sanno bene come legare allo spirito movimentista del pezzo.

Nessuna concessione al "già sentito" nella successiva *Spherical Perspective* dove chitarra e basso prendono due strade completamente diverse creando una meravigliosa antitesi nella quale proliferano cambi di tempo e linee vocali trascinate. Stessa ricetta in *Event Horizon* che ci concede una maggiore aggressività senza rinunciare al gusto per la sperimentazione e lasciandoci con un finale dalla tinte forti che ritroviamo in *Always Moving*: partenza di stampo thrash e ancora una volta azzeccatissimi rallentamenti fra dissonanze e cambi di tempo. Un album così particolare non poteva che chiudersi con la strana *Sonic Mycelium*: una sorta di riassunto sonoro degli elementi portanti del disco, oltre dieci minuti di riff, fraseggi, linee vocali e tutta la sapienza tecnica dei Voivod messa in bella mostra.

Un disco che merita sicuramente l'ascolto sia per chi conosce questa storica, e mai troppo elogiata, band sia per chi vuole scoprire come una formazione al quattordicesimo disco e con quasi quarant'anni di carriera riesca ancora a produrre qualcosa di nuovo nel panorama musicale odierno ormai vittima di riedizioni di vecchie trovate spesso mal riuscite. I Voivod sono sempre stati un mondo a sé stante e se si carpisce qualcosa di familiare è perché per molte band (dal thrash al death al progressive) sono ancora un punto di riferimento e fonte di ispirazione. ■

Luca Garieri

PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

**Abbonamenti sostenitori, diffusioni,
strillonaggio, sottoscrizioni**

LAVENO: Simone Piazzi, 12; Circolo Il Farina, 12.

MILANO: Spada nella roccia, 40.

ROVERETO: Samuele Pederzoli, 50.

VARESE: Osservatorio democratico sulle nuove destre, ringraziando CubRail, 48.

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



Guido Picelli

Guido Picelli nasce a Parma il 9 ottobre 1889 da famiglia operaia, riesce a concludere l'istruzione fino agli studi tecnici, è quindi giovane apprendista operaio ma fugge di casa unendosi ad una compagnia teatrale per recitare in tutto il nord Italia.

Maturando posizioni contrarie all'intervento nella guerra imperialista del 1914, all'età di leva militare si arruola volontario nella Croce Rossa, partecipando come ufficiale di complemento, ma in ruolo non combattente, al conflitto e conseguendo due medaglie al valore.

Nel 1919 aderisce al Partito Socialista, fonda la "Lega proletaria mutilati, invalidi, reduci, orfani e vedove di guerra" di Parma. Sono gli anni delle rivolte popolari contro il carovita imposto dopo la fine della guerra (i "moti annonari", il "Biennio rosso") e della forte repressione statale. Picelli Come forma di autodifesa popolare, Picelli organizza la "Guardia rossa autonoma" -sull'onda dell'ottobre sovietico- e viene arrestato in una delle loro azioni, durante il tentativo di blocco di un treno militare carico di soldati diretti in Albania. Sarà scarcerato solo dopo che, nel 1921, viene eletto al Parlamento nelle liste del Partito Socialista Italiano, aiutato anche dalla non presentazione di liste del neonato Partito Comunista d'Italia a Parma. All'insediamento parlamentare, riempiendo la scheda biografica alla voce "Professione" scrisse "Carcerato".

La BATTAGLIA DI PARMA

Per fronteggiare le incursioni delle squadre fasciste contro i movimenti popolari (come a Firenze nel febbraio/marzo del '21 dove fu assassinato il dirigente comunista Spartaco Lavagnini e le truppe governative intervennero a reprimere sanguinosamente la successiva rivolta popolare) è tra gli organizzatori degli "Arditi del popolo", formazione di autodifesa, anche militare, che mutua il nome dai reparti divenuti famosi nelle trincee della Grande guerra da poco finita. Assieme a lui il fratello Vit-

torio e l'anarchico Antonio Cieri, operazione non appoggiata né dal Partito Socialista né dal Partito Comunista. "In tutta la Valle Padana, Parma è l'unica zona che non sia caduta in mano al fascismo oppressore. La nostra città, compresa buona parte della provincia, è rimasta una roccaforte inespugnabile, malgrado i tentativi fatti da parte dell'avversario. Il proletariato parmense non ha piegato e non piega" (Guido Picelli 1° maggio 1922). Alla fine di luglio fu proclamato dall'Alleanza del lavoro (costituita dal Sindacato Ferroviario e Confederazione Generale del Lavoro, Unione Sindacale Italiana, Unione Italiana del Lavoro, Federazione Italiana dei Lavoratori del Mare) uno sciopero generale nazionale in difesa della legalità contro le violenze fasciste. Mussolini si presentò come unico garante del ripristino dell'ordine contro i pericoli sovversivi derivati dal Biennio Rosso e diede un ultimatum al Governo di far intervenire le Forze armate. Lo sciopero sostanzialmente fallì, l'Alleanza del Lavoro venne dichiarata illegale, le squadracce fasciste attaccarono i focolai di resistenza rimasti. Parma era tra questi focolai, come la Camera del lavoro di Genova e Sestri, e contro di loro si scatenano le bande fasciste.

Radunati gli squadristi di tutte le zone vicine al comando di Roberto Farinacci e del parmense Italo Balbo attaccarono la città in circa diecimila. Gli Arditi del popolo, gruppo militare rappresentante il Fronte Unito, formazione politica che raccoglieva socialisti, comunisti, repubblicani, anarchici e popolari cattolici, attraverso le Squadre di difesa proletaria opposero strenua resistenza e respinsero più volte gli attacchi fascisti. A fianco degli Arditi parteciparono al combattimento anche gli Interventisti di sinistra di ispirazione dannunziana della Legione proletaria Filippo Corridoni, comandata dal fratello Vittorio. Contro i fascisti si schierarono il Vescovo e i liberali. Il Prefetto assume una posizione di neutralità. Le squadre fasciste riescono a penetrare in città, devastano il Circolo ferroviario, la sede del Partito Popolare e dell'Unione del Lavoro, la redazione del giornale "Il Piccolo", uffici di molti professionisti democratici, ma nei rioni proletari di Naviglio e Saffi e nel quartiere dell'Oltretorrente

non riescono a passare le barricate dei resistenti. L'anarchico Cieri ex combattente decorato al valore, a colpi di bombe a mano rompe l'accerchiamento fascista al quartiere Naviglio. Quaranta fascisti morti è il bilancio degli scontri e la notte tra il 5 e il 6 agosto, su consiglio del Prefetto che a Balbo dice di "...non essere in grado di garantire l'incolumità dei vostri uomini" se ne vanno sconfitti. Due Arditi del popolo "salutano" la fuga di Balbo scaricando le loro pistole sull'auto che se va. Il 6 agosto le truppe del Prefetto prendono il controllo dell'intera città, in alcuni casi fraternizzando con i resistenti. La prima sconfitta militare del fascismo si consuma a Parma nei primi giorni dell'agosto 1922. Cadono anche cinque Arditi del popolo: Ulisse Corazza cattolico, consigliere comunale del Partito Popolare, che assieme ad un gruppo dei suoi disse: "Metto il mio moschetto a sua disposizione, comandante Picelli"; Carluccio Mora, Giuseppe Mussini, Mario Tromba e il giovanissimo Gino Cazzola.

Nel 1923 Picelli aderisce, come indipendente al Partito Comunista. A Governo fascista operante, il Primo maggio 1924 issa sul balcone del Parlamento la bandiera rossa per protesta contro l'abolizione della Giornata internazionale dei lavoratori imposta dal regime. Evita i numerosi arresti a cui è sottoposto (cinque dal 1921 al 1924) grazie all'immunità parlamentare -che poi il regime dichiara decaduta nel 1926 con le "Leggi fascistissime" a disciplinare il nuovo Stato fascista-. Picelli è quindi condannato a cinque anni di confino tra Lampedusa e Lipari.

Nel 1932 fugge in Francia aiutato dalla rete "Soccorso Rosso" organizzata dal Partito Comunista, però, a seguito di troppo infuocati comizi agli esuli italiani, viene arrestato ed espulso in Belgio. Successivamente raggiunge l'Unione Sovietica.

"L'unica guerra che ritengo debba essere combattuta è quella degli oppressi contro gli oppressori." Questo pensiero porta Picelli da essere stato giovane antiinterventista ad essere insegnante di strategia militare alla Scuola Leninista Internazionale, una sorta di università per rivoluzionari di tutto il mondo. Compie incarichi per il Comintern, tiene contatti tra gli esuli italiani, scrive per riviste politiche e anche tre lavori teatrali aventi oggetto le barricate di Parma, Gramsci detenuto e le rivolte dei minatori asturiani.

Deluso dal comunismo staliniano e dalla repressione che colpisce anche gli italiani esuli, tra cui l'amico Dante Cornelli, entra in contrasto col sistema sovietico. Licen-

ziato dalla Scuola Leninista fu inviato a lavorare in una fabbrica di cuscinetti a sfera. Isolato anche dal resto della comunità italiana fu accusato di "frazionismo", accusa che era sovente l'anticamera della deportazione.

LA GUERRA CIVILE SPAGNOLA

Nel luglio del 1936 scoppia la guerra civile in Spagna, i militari comandati da Francisco Franco si scagliano contro il Governo Repubblicano guidato dai partiti di sinistra. Picelli chiede alle autorità sovietiche di essere inviato a combattere a fianco dei Repubblicani spagnoli, il permesso arriverà solo nell'ottobre, con la specifica dizione che "...non avrebbe rappresentato in alcun modo il Comintern in Spagna." Inviso agli stalinisti prese contatti con i gruppi del POUM (Partito Obrero di Unificacion Marxista) dichiaratamente antistalinisti ed accusati di trostkismo. "Sono venuto in Spagna perché voglio combattere per la causa antifascista, ma con i comunisti non ho più

nulla da spartire. Sono pilota aviatore: se posso esservi utile."

A Barcellona i dirigenti italiani lo convinsero a non unirsi al POUM ma a prendere il comando dei reparti nelle Brigate Internazionali, composte da volontari antifascisti accorsi in Spagna da tutto il mondo al fianco del Governo repubblicano. Con cinquecento volontari costituisce la "Colonna Picelli" che combatte in difesa della capitale spagnola, nel dicembre, a seguito degli accordi di Parigi, firmati dai partiti antifascisti esuli e dal Comitato pro Spagna. Il reparto italiano delle Brigate Internazionali confluisce nel Battaglione Garibaldi.

Col grado di vicecomandante il 1° gennaio 1937 guida l'attacco al villaggio di Mirabueno, punto strategico del fronte di Guadalajara. Conquista il villaggio, causando la prima vera sconfitta militare dei fascisti in terra di Spagna. Quattro giorni dopo, il 5 gennaio, durante un combattimento per conquistare il monte San Cristobal, Guido Picelli resta ucciso, forse colpito dai franchisti, forse colpito da "fuoco amico". Se-

condo gli ambienti antistalinisti potrebbe essere stato assassinato per mano di sicari staliniani, allo scopo di eliminare un comandante politicamente non controllabile, troppo vicino al POUM (di cui molti dirigenti furono assassinati da agenti staliniani). Guido Picelli, che sconfisse per primo i fascisti in Italia e in Spagna, muore all'età di quarantasette anni combattendo per l'affermazione degli ideali di libertà del proletariato. Come lui, un altro combattente delle giornate di Parma muore lottando in Spagna contro la tirannia fascista, l'anarchico Antonio Cieri, ferroviere abruzzese, ex ufficiale telegrafista decorato al valore, colui che aveva rotto l'assedio al rione Naviglio a colpi di bombe a mano cade in combattimento nell'assalto alla città di Huesca. Picelli è l'emblema del proletario internazionalista che lotta contro padronato e fascisti. E con lui Cieri, l'anarchico o il cattolico Corazza e tutti gli altri caduti antifascisti cui il mondo nuovo deve molto. ■

MARCO FANTECHI



Nessuna pietà per Raffaele

La notte del 27 febbraio 1912 il treno 3538 - locomotiva, tender e quattro vetture - sta viaggiando nella tratta di 4,5 km tra le stazioni di Amorosi e Telese, sulla linea Napoli - Benevento. Il fuochista Raffaele Pappalardo sta spalando carbone prelevandolo dal tender e introducendolo nella caldaia della locomotiva.

All'improvviso, su una curva, il gancio tra la locomotiva e il tender si spezza.

La locomotiva si sgancia e si separa dal resto del convoglio, il macchinista riesce ad aggrapparsi alle leve mentre Raffaele perde l'equilibrio e precipita sui binari. Il tender e le quattro vetture gli passano sopra, amputandogli un braccio.

"In quell'ora inoltrata della notte i viaggiatori forse dormivano, forse sognavano;

forse, nel dolce tepore delle comode vetture convenientemente riscaldate filtravano qualche amoretto; ma certo nessuno pensava che due giovani sfigurati dalla tensione dei nervi, neri in volto di carbone e sudore, muti e ansanti sull'angusta piattaforma della locomotiva, espletavano tutta la loro attività per portarli incolumi alla stazione di arrivo.

Forse quei viaggiatori conversavano e ridevano, forse il tema dei discorsi loro era il ferroviere, e contro il ferroviere, pieno di pretese, fannullone, arrogante, incontenibile, lanciavano le loro invettive".

Qualcuno scende e presta le prime cure a Raffaele, tra questi c'è un medico, Francesco Mazzoni di Andria, che fa di tutto per fermare l'emorragia. Il macchinista, pian-

gendo e in stato di shock, con sforzi disumani riesce a riagganciare la locomotiva al tender. Il treno riparte per Benevento col ferito a bordo.

Giunto il convoglio a Benevento, il ferito viene trasportato in tutta fretta all'Ospedale Fatebenefratelli, il "Sacro Cuore di Gesù" fondato vent'anni prima da fra Pietro Maria de Giovanni e gestito dall'ordine di quei frati. Ma...

"la casacca del frate non veste uomini ma sciacalli" e "la fratellanza è un'ironia per quelle belve": i fraticelli si rifiutano di aprire il portone dell'Ospedale!

Passano due ore. Raffaele muore dissanguato.

"La tua morte, fratello nostro, sia rimorso perenne per chi fu causa prima dell'immane sciagura.

La tua morte grida vendetta contro tutto un sistema di errori che scompagina l'azienda delle Ferrovie dello Stato.

Va, povero morto, la cupidigia, l'ignoranza, la malignità degli uomini ti hanno ucciso".

Con queste straziante parole i ferrovieri di Benevento tributano l'ultimo saluto a Raffaele Pappalardo, coscienzioso organizzatore, sempre in prima fila nelle lotte per la redenzione del proletariato ferroviario. Ennesima vittima del lavoro, lasciato morire da disumani senza pietà che pure vestono il saio del poverello. ■

ALP



Infinita tristezza. Vita e morte di uno scalpellino anarchico

120 pagine

ISBN 978-88-31960-01-4

Euro 8

Euro 5 per gli abbonati CubRail

Questo nuovo libro, scritto da un redattore del nostro giornale, descrive la vicenda umana particolarmente triste, truce, dolorosa, estrema dello scalpellino anarchico Carlo Restelli, nato nel 1880 a Rockland (Stati Uniti) da una Famiglia originaria di Besano, nel Varesotto. Affronta un lungo viaggio nel movimento libertario, che tocca tappe fondamentali quali l'emigrazione (Stati Uniti, Svizzera) e la Milano degli anni '20.

Gli avvenimenti descritti, inquadrati nel primo Novecento fino alla tragica fine del protagonista nel 1933, sono cruciali per il movimento anarchico e per il sovversivismo in generale.

La narrazione comincia nello stato americano del Vermont, dove, a partire dall'ultimo ventennio dell'Ottocento, la forte espansione dell'attività estrattiva del granito attirò manodopera qualificata ed esperta dall'Europa. Da territori ricchi di miniere del Nord Italia e del Carrarese arrivarono cavaatori, marmisti, scalpellini, che si concentrarono nelle cave di Barre. La durezza del lavoro, con la silicosi sempre in agguato e le condizioni precarie degli alloggi furono tra i motivi principali che spinsero gran parte degli emigranti

italiani, e tra questi il protagonista del nostro libro, ad aderire al locale gruppo anarchico animato da Luigi Galleani, fondatore del giornale «Cronaca Sovversiva». I galleanisti, nel predicare la rivolta individuale e collettiva si scontrarono frontalmente con i socialisti italiani emigrati di Giacinto Menotti Serrati con esiti tragici, come viene descritto nel libro.

Tre anni dopo il suo rientro in Italia, Restelli fu tra i principali promotori e fondatori della Scuola Moderna Razionalista di Clivio, che faceva propri gli insegnamenti del pedagogo catalano Francisco Ferrer, fucilato a Barcellona, e di Luigi Molinari. La Scuola fu l'unica aperta in Italia, altri tentativi a Milano e Bologna fallirono.

La "visione della vita e dell'impegno politico che esaltava i caratteri di individualismo e di indipendenza ideale"¹ fu comune a tutto il movimento anarchico lombardo compreso quello milanese, i cui militanti in larga maggioranza aderirono alle correnti individualista e antiorganizzatrice.

Il movimento anarchico in quegli anni cominciò a mieterne consensi anche all'interno della stessa classe operaia delle concentrazioni industriali (nel 1912 nacque l'USI, Unione Sindacale Italiana, cui aderirono molti anarchici), in contrapposizione ai riformisti socialisti e a fianco della minoranza che avrebbe fondato il partito comunista d'Italia nel 1921. Quando l'Italia entrò in guerra, individualisti e antiorganizzatori lombardi avevano già alle spalle una forte attività antimilitarista fatta di scontri con gli interventisti e assistenza ai disertori, e rappresentavano senz'altro la corrente rivoluzionaria più forte a Milano.

In quel periodo Mussolini era già stato espulso dal PSI per le sue posizioni interventiste, lui e chi lo seguì divennero bersaglio degli attacchi degli antimilitaristi

Il protagonista del libro riparò a Zurigo da disertore, trovandosi assieme a un folto gruppo di giovani individualisti fuoriusciti e finendo incarcerato con loro per l'affare delle bombe, un complotto inventato dalla polizia svizzera a seguito del ritrovamento di esplosivi nel fiume e lungo la ferrovia.

In Svizzera il movimento anarchico era rappresentato principalmente da Luigi Bertoni, di madre lombarda, che ebbe un ruolo centrale nella vicenda umana di Restelli. Il Bertoni fu un rivoluzionario tanto pieno di umanità quanto complesso politicamente; condannò aspramente la repressione degli anarchici russi e ucraini da parte dei bolscevichi e fu scettico suc-

cessivamente verso i "piattaformisti" russi (gli "organizzatori" per eccellenza).

Nel settembre del 1920 gli anarchici ebbero ruoli di primo piano nell'occupazione delle fabbriche a Milano, poi terminata con un compromesso ignobile tra i traditori riformisti e Giolitti. Nel gennaio 1921 i comunisti si scissero dal PSI a Livorno e sul terreno della lotta di classe i seguaci delle due tendenze rivoluzionarie, comunisti e anarchici, si ritrovarono fianco a fianco (in piazza come in galera) moltissime volte solidarizzando fra loro.

Di fronte alla drammatica detenzione di Malatesta, Borghi e Quaglino, nel marzo 1921 tre individualisti decisero in totale autonomia dal resto del movimento di collocare una bomba al teatro Diana di Milano, che fece una strage. Fu un momento cruciale in seguito al quale si intensificò la reazione del fascismo e della borghesia, che azzerò il movimento anarchico a Milano e mise all'angolo i comunisti. In seguito nacque un dibattito all'interno del movimento anarchico sugli atti estremi di violenza individuale, sul dare solidarietà o meno agli autori di questi atti, che continuò per lunghissimo tempo sulle colonne dei giornali in lingua italiana editi all'estero da anarchici fuoriusciti.

Anche a Clivio arrivò la violenza fascista e la Scuola fu costretta a chiudere.

Nel corso degli anni Venti il racconto sulle vicende personali di Restelli, afflitto da una miseria permanente arriva al 1931 quando finì stritolato nelle lotte interne al movimento, venendo accusato da alcuni individualisti di essere una spia e un delatore. Accuse tanto piene d'odio quanto non supportate da prove, che si trascineranno ben oltre la sua tragica fine.

Nel racconto, non privo di passaggi commoventi, l'autore offre un dettagliato profilo del protagonista e inquadra le mosse dei suoi accusatori nel più generale scontro interno al movimento anarchico, tutt'altro che di bassa intensità, tra individualisti da una parte e organizzatori dall'altra. ■

1. G. Bertoni, La scuola moderna di Clivio, citata nel libro.

Per chi fosse interessato il libro può essere richiesto ai nostri diffusori attraverso i canali abituali.

ROMA

ATAC DEVE RESTARE PUBBLICA I ROMANI DISERTANO IL REFERENDUM SULLA PRIVATIZZAZIONE E SVENTANO IL TENTATIVO DI LASCIARE NELLE MANI DEI “PRENDITORI” DI TURNO UN AFFARE MI- LIONARIO

Il risultato del Referendum sulla privatizzazione di ATAC è inequivocabile: **ATAC DEVE RESTARE PUBBLICA.**

Meno del 17% degli aventi diritto al voto a Roma si è recato alla urne sulla privatizzazione di ATAC, disinnescando il pericoloso attacco al servizio di trasporto pubblico capitolino e respingendo la “*smania*” di cedere ai privati la gestione di un servizio essenziale per milioni di cittadini della capitale.

A quanto pare stavolta non ha funzionato il solito giochetto con cui nel corso degli anni si sono tagliati gli investimenti, si è peggiorato artatamente il servizio, per poi giustificare la scelta di cedere ai privati la gestione di un servizio pubblico strategico per la vita di milioni di abitanti della città eterna: **i romani non si sono lasciati ingannare!**

La narrazione dei benefici effetti della privatizzazione ormai è un’arma spuntata, un amo a cui sempre meno persone “abboccano”, viste le fallimentari esperienze che si sono prodotte nella maggioranza dei casi in cui la mano pubblica ha deciso di ritirarsi nella gestione dei servizi pubblici.

Tutto questo, però, non vuol dire che i cittadini romani non richiedano il miglioramento del servizio la cui ca-

renza è evidente da molti punti di vista: servono investimenti consistenti che consentano un adeguamento del servizio pubblico di mobilità in una città che sconta carenze strutturali e abbandono da anni. La privatizzazione avrebbe significato un peggioramento della qualità del servizio e il suo definitivo affossamento, come succede già per il 30% delle linee “esternalizzate”.

Le carenze ed i disservizi non sono certo colpa dei cittadini o dei lavoratori di ATAC:

è ora che Roma ed i romani possano fruire di un trasporto pubblico all’altezza di una metropoli che non può e non deve restare fanalino di coda dell’Europa per quanto riguarda l’efficienza e la qualità dei servizi alla mobilità. Altro che negligenza dei lavoratori: mancano da anni gli investimenti!

E’ urgente ed importante che, a partire dall’esperienza dell’impegno a sostegno del NO al referendum sulla privatizzazione di ATAC, si costituiscano dei Comitati Cittadini per il sostegno ed il rilancio dell’intervento pubblico a favore di un trasporto pubblico dignitoso: **c’è tanto da fare ancora per garantire ai cittadini un servizio di trasporto pubblico dignitoso** e per evitare che a pagare siano i lavoratori che da anni, nonostante le difficoltà, si prodigano per garantire il miglior livello di servizio possibile nelle condizioni date.

La Cub Trasporti, nell’esprimere soddisfazione per il fallimento del Referendum sulla privatizzazione, si rende fin da subito disponibile sia con l’utenza cittadina, sia con i lavoratori, per continuare la battaglia per il rilancio del trasporto pubblico locale a Roma e la tutela del futuro dei lavoratori del settore.

CUB TRASPORTI



Incontro del sindacalismo combattivo del settore aereo

Il 15 e 16 ottobre 2018 si è svolto a Madrid il I incontro del sindacalismo combattivo del settore aereo aderente alla rete sindacale internazionale di solidarietà e lotta, in cui si sono incontrati, ufficialmente, per la prima volta delle lavoratrici e dei lavoratori di compagnie e società aeroportuali di nazioni ed organizzazioni differenti per tentare di far “decollare” un coordinamento internazionale del settore.

Dal proficuo ed interessante confronto, al quale hanno partecipato colleghe e colleghi spagnoli, italiani, portoghesi e francesi è emerso che le varie problematiche espresse da ogni realtà, parlano tutte la stessa lingua che è quella dello sfruttamento del capitalismo che ha trovato terra fertile grazie alle politiche dei vari governi e alla complicità dei sindacali padronali. Il settore aereo in tutto il mondo, ma nello specifico in Europa, è tra i più colpiti dalla liberalizzazione del mercato con il conseguente proliferarsi delle compagnie Low Cost e privatizzazioni delle compagnie di bandiera e delle gestioni aeroportuali. Un settore aereo che da anni è in continua crescita sia per il numero di passeggeri che di merci trasportati, ma che centralizza i ricavi milionari nelle mani di pochi speculatori privati, lasciando miserie e precarietà alle lavoratrici e ai lavoratori e sempre meno sicurezza e servizi per i passeggeri.

Tutto ciò non è avvenuto per caso ma è il risultato di un vero e proprio progetto. Nel 2000 l'allora commissario dei trasporti europeo Layola De Palacio, dichiarò che in Europa sarebbero rimaste solo 3 grandi compagnie aeree di riferimento per quanto riguarda il trasporto aereo globale (lungo raggio), e sarebbero state le compagnie di bandiera (privatizzate) degli stati più industrializzati della EU: British Airways (GB),

AirFrance (F), Lufthansa (D) e tutte le altre avrebbero avuto un ruolo marginale, regionale e di feederaggio. Queste 3 compagnie, ad oggi, fanno parte di altrettante 3 grandi alleanze globali dei cieli (One World, SkyTeam, Star Alliance) ed insieme ad altri colossi del trasporto aereo mondiale, tra cui le grandi compagnie americane, asiatiche e arabe controllano, attraverso accordi e partnership, gran parte del trasporto aereo globale e i corrispettivi ricavi lasciando ben poco alle lavoratrici e ai lavoratori.

A partire da questa analisi generale, si è deciso di sintetizzare delle argomentazioni comuni, riscontrate nelle varie lotte che ci vedeva protagonisti, costruendo una prima piattaforma unitaria di rivendicazioni: Controllo pubblico del settore aereo attraverso la nazionalizzazione delle compagnie di bandiera e delle gestioni aeroportuali, essendo entrambe un patrimonio pubblico, un bene comune, con un conseguente piano di internalizzazione di tutte le attività (handling, manutenzione, informatica, sicurezza ecc.) ponendo fine alle subcontrattazioni/terziarizzazioni. Un controllo pubblico che livelli i costi dei servizi a terra attraverso una tariffa unica, uguale e senza distinzione tra le compagnie (Low Cost) e che equipari e controlli le tasse aeroportuali a partire dalle capitali degli stati della EU;

Lotta alla precarietà in un settore in cui l'impiego costante, per tutto l'anno, di contratti a termine e part-time, non è in alcun modo giustificato ma viene solamente utilizzato per tenere sotto ricatto salariale ed occupazionale le lavoratrici e lavoratori, i quali oltre ad essere condannati ad una vita senza prospettive, vedranno sempre più lontana e povera la propria pensione.

Rivendichiamo la stabilizzazione dei contratti;

Rispetto della conciliazione lavoro - tempo libero in un settore in cui l'orario di lavoro si basa costantemente sulla flessibilità senza mai tener conto delle esigenze delle lavoratrici e lavoratori con turni che si intercambiano ad ogni ora del giorno e della notte e con il costante obbligo di lavorare la domenica, incidendo sulla qualità della vita personale e familiare e sulla salute. A farne le spese, all'interno di una società patriarcale, ne sono ancora di più le donne. Rivendichiamo una riduzione generale dell'orario di lavoro al di sotto delle 35 ore settimanali, anche per far fronte alla robotizzazione ed automatizzazione, con turni di lavoro full-time (part-time solo volontario) basati solo su 3 turni giornalieri, e richiediamo inoltre una normativa che regoli l'assistenza e relativi sussidi sociali, paritari uomo-donna, per la gestione delle problematiche familiari senza alcuna perdita di salario;

Equiparazione dei salari, delle condizioni di lavoro (normativa) e dei diritti tra tutte le figure professionali del settore aereo fino al raggiungimento di un unico contratto (convenio) collettivo di lavoro di settore internazionale, chiaramente a partire dalle migliori condizioni in essere. Da anni, ormai, con la liberalizzazione del mercato e l'avvento delle compagnie Low Cost, la concorrenza tra le varie compagnie e aziende del settore si basa sempre di più sulle differenze salariali e normative (costo del lavoro) e non sulla qualità del servizio e sicurezza offerto ai passeggeri, generando in questo modo un inarrestabile “dumping sociale”, addirittura nelle stesse compagnie/aziende con filiali Low Cost, con una sistematica rincorsa al ribasso dei

salari. In questo contesto rivendichiamo, inoltre, il rispetto e il riconoscimento universale della rappresentanza sindacale e del diritto di dissenso e sciopero;

Riconoscimento, per le figure professionali del settore aereo-aeroportuale, di svolgere un lavoro usurante, colpevole di generare specifiche malattie professionali di cui rivendichiamo, conseguentemente, il riconoscimento economico e normativo. La quasi totalità delle figure professionali del settore sono soggette ad un continuo sollecitamento fisico, ad inquinamento da scarichi, polveri sottili ed acustico nonché a continue radiazioni che mettono quotidianamente al repentaglio la salute e la sicurezza. Inoltre come denunciato nei punti precedenti, la flessibilità oraria e i turni di lavoro generano un continuo stress dovuto dall'instabilità della conciliazione lavoro - tempo libero e quindi anche alla qualità del riposo e dell'alimentazione. Evidenziamo che più le lavoratrici e i lavoratori operano in ambienti salubri e sicuri, più aumentano di conseguenza gli standard di sicurezza per i passeggeri. In questo contesto rivendichiamo l'età pensionabile (Pensione) a 55 anni e, facendo riferimento al punto sulla precarietà, evidenziamo di nuovo l'importanza della stabilizzazione dei contratti;

Ripudio ad ogni tipo di oppressione: il settore aereo non è immune dalle discriminazioni di genere, di diversità sessuale di razza e religione e, come in tutti gli altri ambiti lavorativi, il razzismo e il maschilismo sono un'arma per mettere uno contro le lavoratrici e lavoratori con lo scopo di dividerli nelle lotte e nelle rivendicazioni. Denunciamo il fatto che proprio le donne e gli immigrati sono tra i più sfruttati e oppressi: negli aeroporti i lavori più umili e sottopagati vengono fatti svolgere proprio ad immigrati e neri soprattutto perchè, essendo messi ai margini della società, sono costretti ad accettare qualsiasi contratto pure di aver un minimo di salario per sopravvivere. Alle donne, in particolare, vengono affidati i servizi al pubblico, diventando il bersaglio di insulti ed aggressioni.

La femminilizzazione del lavoro nel settore dell'aviazione e l'aumento dell'insicurezza lavorativa femminile.

Si tratta di una realtà che il sistema capitalistico patriarcale utilizza nella divisione sessuale del lavoro, a cui consegue uno squilibrio, nonostante l'aumento delle salariate, abbiamo un numero maggiore di posti di lavoro a bassa retribuzione e un alto tasso di condizioni precarie.

In Europa, il lavoro delle donne nel settore dei servizi è del 70%, le donne hanno condizioni di lavoro molto povere, i contratti a tempo parziale sono una realtà costante per tutta la loro vita.

Sotto una prospettiva di genere anticapitalista e di classe, le strategie di lotta rivoluzionarie che le organizzazioni sindacali devono adottare, sono la creazione di una base consolidata di rivendicazioni in termini di uguaglianza.

I sindacati devono lottare per sradicare i pregiudizi patriarcali e sessisti incoraggiando la partecipazione del settore femminile, della classe operaia, ma non solo come una rivendicazione elettorale sindacale, ma come un obbligo per porre fine alle disuguaglianze di genere, al fine di raggiungere una base sociale senza sfruttatori e sfruttati.

Questo è il motivo per cui le organizzazioni sindacali devono fare pressione sulle aziende affinché i piani di uguaglianza siano implementati, tenendo un carattere reale nelle politiche di parità in modo che

siano eseguiti senza che rimanga un semplice documento in cui l'azienda esprime i suoi migliori auguri alle lavoratrici senza poi mai eseguirli.

Il lavoro sindacale sulla di parità di genere deve essere quotidiano e reale e quindi dobbiamo alzare la nostra voce di fronte le autorità pubbliche affinché adottino misure per eliminare le disuguaglianze a partire dai contratti precari e parziali delle donne, le lavoratori devono poter tenere una indipendenza economica senza dover sottostare ad uno Stato protettivo e patriarcale che le degrada come persone. Per una vera uguaglianza già nel mondo del lavoro. ■

RIPRENDIAMO IL VOLO! RSISL

CGT IBERIA (Spagna)

CUB TRASPORTI / AIRCREW COMMITTEE (Italia)

SUD ARIÉN (Francia)

SOS HANDLING (Portogallo)

NOVITÀ EDITORIALE E UN'OFFERTA PER I NOSTRI LETTORI



EMILIANO MALDINI

40 ANNI DI CAIMANI

Prezzo al pubblico: 24,90 euro

Prezzo per i nostri lettori: 19,90 euro

E venne l'ora del primo libro di TG-TRAINS - Collana rotabili italiani

148 pagine formato 215x29 mm

Brossura pur.

ISBN 979122042321

Chiedilo ai redattori



Olio su tela di Roberta Gabbi