

# Tutto sotto controllo?



**DEIF 4.10:** per evitare la soppressione degli EN col sistema di lateralizzazione guasto vengono emessi ordini illegittimi al fine di aggirare le norme, considerando le stazioni di confine come “di transito”.

Mentre il personale protesta e vengono avviate procedure di autotutela, arriva l'immediato, lungimirante provvedimento riparatore aziendale, a dimostrare il fatto che v'è piena coscienza della gravità della situazione: si raccomanda di indossare correttamente la divisa.

Stavo trascorrendo la serata sorseggiando whisky e noia: Un classico. Poi all'improvviso la porta del mio ufficio si aprì ed entrò lei, un bellissimo esemplare di femmina. Roba raffinata, dell'alta società. Il tipo di donna che si aspetta file di uomini pronti a fare follie per lei. Ma non io, baby. Non io. "Ha da accendere?" - chiese. Mi limitai alla sigaretta, il resto mi sembrava già abbastanza rovente. Rimasi freddo. Glaciale. Come un treno bloccato alla stazione di Tarvisio. "Mi chiamo Deif" - disse lei - "ed ho un problema che lei deve risolvere!". "Solo roba legale, pupa!" - replicai. "Ma certo!" - esclamò lei con un sorrisetto sarcastico. Ne avevo viste tante come lei. Ostentava grande sicurezza ma profumava di guai. Le sue parole erano evanescenti come le nuvole di fumo che le uscivano dalle labbra. Quella donna aveva un'aria talmente imprevedibile e pericolosa che spogliandola non mi sarei stupito di trovare un M40 della SOP che mi invitava a proseguire...



# Ragazze mie, disobbedite alla normalità

Ragazze mie disobbedite alla normalità. Essere normali non è necessariamente l'opzione migliore. Osate arrampicarvi sugli alberi. State scomposte. Non vestitevi da signorine. Scegliete come essere.

Disobbedite, abbiate una mente aperta. La diversità è una risorsa non un limite. Disobbedite a chi vi dice che tollerare significa sopportare. Bugia. Disobbedite. Amate chi volete. Disobbedite a chi vi dice che esiste un solo tipo di femminilità. Quella che si fa bella, corpo asciutto, piacere per un uomo. Il vostro corpo. Le pieghe. Sono la vostra storia.

Disobbedite a chi vi chiede di tacere. Che nessuna parola ha più valore di un'altra. Disobbedite se non siete d'accordo. Dite la vostra. Alzate la mano. Prendete posto. Disobbedite quando vi spacciano come futuro l'amore romantico. Disobbedite a chi vi dice che gli uomini non vivono la paternità come le donne. Sono storie per giustificare assenze. Quando vogliono che facciate un passo indietro perché donne. Quando vi dicono che le quote rosa sono un grande traguardo. Quando decidono che la femminilità non prevede l'essere competitive. O vi fanno sottintendere che non dovete essere troppo intraprendenti.

Disobbedite a chi vi dice che dovete essere carine. E magre. Prendetevi cura di voi. Del vostro corpo e della vostra anima. E se non ne avete voglia. Non lo fate. Disobbedite a chi prende spazio e parola e lo fa con prepotenza. Disobbedite a chi vi chiede di essere buone perché siete femmine. Siate buone perché siete persone. Disobbedite e non pensate prima alla famiglia. Pensate a voi. Poi il resto verrà da sé.

Disobbedite quando vi dicono che siete il sesso debole. Non dovete dimostrare niente a nessuno. Disobbedite a chi vi dice che il senso della vita è essere madri. Il senso lo decidete voi. A chi vi dice che è colpa vostra, perché avete provocato. A chi vi dice che rovinare le famiglie e siete egoiste se pensate prima a voi.

Disobbedite a chi vi chiama troie se amate vestirvi in un certo modo. Se siete esuberanti. O se cercate il vostro piacere. A chi pensa che siete frigide o zittelle, se siete sole. Disobbedite a chi vi dice: non sei nessuno. Disobbedite a una vita già scritta da chi ha il potere.

Siate libere. Pretendete la vostra storia. E impegnatevi per cambiare quella di

## APPELLO FERROVIERI CUB

### LOTTO MARZO: APPELLO ALLO SCIOPERO PER LE FERROVIERE E PER I FERROVIERI, L'8 MARZO 2019

La ricorrenza dell'8 Marzo con uno sciopero internazionale che coinvolgerà oltre 80 paesi nel mondo, dà occasione anche a ferroviere e ferrovieri di sostegno e rivendicazione anche sulla nostra qualità del lavoro.

L'8 Marzo nasce storicamente dalle lotte per la dignità e la sicurezza del/sul lavoro, a questa data dunque, oltre alla battaglia di civiltà contro **discriminazioni e violenze** sulle donne si associa una rivendicazione di civiltà più ampia che investe lavoro, diritti, incolumità e un altro modo di intendere i rapporti sociali.

Peraltro lo **sfruttamento sul lavoro** che colpisce tutti si accanisce sulle donne, che spesso devono gestire anche il lavoro di casa, senza alcuna seria agevolazione, così come sono assolutamente insufficienti nel nostro contratto le tutele per la genitorialità (malattia figli, permessi) e del resto la carenza di servizi adeguati, come nido accessibili a tutti, ricadono anche economicamente **su lavoratrici e lavoratori**.

In Italia L'8 Marzo è anche simbolo della **resistenza Antifascista** infatti dall'1 all'8 Marzo 1944 si tenne un grande sciopero generale contro il regime e contro l'occupazione nazista, uno dei più grandi scioperi della storia.

Con quello spirito e nelle piazze che ormai da anni, anche in Italia, **Non Una di Meno** ha saputo riempire di numeri e voglia di riscatto, anche ferroviere e ferrovieri parteciperanno con convinzione e determinazione.

**Come ferrovieri Cub Trasporti L'8 Marzo saremo in sciopero per sostenere Non Una di Meno e anche per rivendicare un nuovo CCNL finalmente adeguato e soddisfacente.**

In questi anni la lotta coraggiosa di tanti ferrovieri (siamo di fatto la categoria che ha fatto più scioperi nazionali in questi anni) ha evitato l'espansione della **privatizzazione selvaggia** e mantenuto un livello stipendiale dignitoso, migliore che in altre categorie. Molto importanti sono state anche le **battaglie per la sicurezza** del lavoro e sul lavoro che con esposti, denunce, azioni giornalieri di lavorateici e lavoratori hanno respinto un clima repressivo sempre più violento.

Tuttavia la **privatizzazione di Trenord e lo scorporo di Cargo/Mercitalia** e i procedimenti a gara già in corso come in Emilia Romagna sono ferite aperte e moniti contro cui non si può abbassare la guardia. Pericoloso anche il sempre maggiore **ricorso al sistema delle cooperative e del subappalto** che ha cancellato negli anni migliaia di posizioni lavorative occupate da ferrovieri, sostituite da personale a basso costo e con zero tutele, motivo per cui continuiamo a invocare il contratto delle attività ferroviarie per tutte le lavoratrici e i lavoratori del settore. Ma il precariato avanza anche dentro il CCNL ferroviario.

Rilevante anche la problematica delle **aggressioni sui treni**, frutto certamente di un degrado sociale diffuso ma anche di una organizzazione del lavoro che espone lavoratori e ancor più le lavoratrici a questi rischi.

Da **rimarcare anche la questione manutentiva e le pesanti carenze di organico** in molti comparti, spesso coperte con un numero abnorme di ore di straordinario e l'aumento pesante della età pensionabile a mezzo della **legge Fornero** per tutta la categoria e in particolare per il personale mobile. Proprio sul tema pensioni abbiamo assistito a una lunga fila di **promesse disattese** dei governi che si sono susseguite, anche la ultima modifica denominata "quota 100" è per noi assolutamente insoddisfacente.

Infine giusto ricordare la recente **mancata conferma di alcuni apprendisti** che evidenzia come il sistema di selezione motivazionale sia solo l'ennesimo mezzo di pressione e rappsaglia nei confronti di chi lavora.

**Invitiamo le sigle sindacali a proclamare sciopero e organizzarlo in maniera unitaria e compatta, invitiamo soprattutto tutte le ferroviere e tutti i ferrovieri a sostenere, diffondere, partecipare.** Organizziamo in tutti i posti di lavoro le assemblee per il CCNL. ■

tutte. Non dimenticate mai, ragazze mie, Disobbedite. Siate irriverenti. Protagoniste. L'esistenza è vostra. ■  
che valete tanto quanto gli uomini. Che non dovete essere eroine.  
Solo determinare voi stesse.

per COMUNE.INFO NET  
Penny (GEN 13, 2019)

\* CINZIA PENNATI, *Insegnante, scrittrice e madre di due ragazze adolescenti. Questo il suo blog sosdonne.com. Nelle librerie il suo romanzo Il matrimonio di mia sorella*

## APPELLO NON UNA DI MENO

# NON UNA DI MENO: L'8 MARZO NOI SCIOPERIAMO!

L'8 marzo, in ogni continente, al grido di «Non Una di Meno!» sarà sciopero femminista. Interrompiamo ogni attività lavorativa e di cura, formale o informale, gratuita o retribuita. Portiamo lo sciopero sui posti di lavoro e nelle case, nelle scuole e nelle università, negli ospedali e nelle piazze. Incrociamo le braccia e rifiutiamo i ruoli e le gerarchie di genere. Fermiamo la produzione e la riproduzione della società. L'8 marzo noi scioperiamo!

In Italia una donna su tre tra i 16 e i 70 anni è stata vittima della violenza di un uomo, quasi 7 milioni di donne hanno subito violenza fisica e sessuale, ogni anno vengono uccise circa 200 donne dal marito, dal fidanzato o da un ex. Un milione e 400 mila donne hanno subito violenza sessuale prima dei 16 anni di età. Un milione di donne ha subito stupri o tentati stupri. 420 mila donne hanno subito molestie e ricatti sessuali sul posto di lavoro. Meno della metà delle donne adulte è impiegata nel mercato del lavoro ufficiale, la discriminazione salariale va dal 20 al 40% a seconda delle professioni, un terzo delle lavoratrici lascia il lavoro a causa della maternità.

Lo sciopero è la risposta a tutte le forme di violenza che sistematicamente colpiscono le nostre vite, in famiglia, sui posti di lavoro, per strada, negli ospedali, nelle scuole, dentro e fuori i confini.

Femminicidi. Stupri. Insulti e molestie per strada e sui posti di lavoro. Violenza domestica. Discriminazione e violenza sulle donne disabili. Il permesso di soggiorno condizionato al matrimonio. Infiniti ostacoli per accedere all'aborto. Pratiche mediche e psichiatriche violente sui nostri corpi e sulle nostre vite. Precarietà che diventa doppio carico di lavoro e salari dimezzati. Un welfare ormai inesistente che si scarica sul lavoro di cura gratuito e sfruttato nell'impoverimento generale. Contro questa violenza strutturale, che nega la nostra libertà, noi scioperiamo!

Scioperiamo in tutto il mondo contro l'ascesa delle destre reazionarie che stringono un patto patriarcale e razzista con il neoliberalismo. Chiamiamo chiunque rifiuti quest'alleanza a scioperare con noi l'8 marzo. Dal Brasile all'Ungheria, dall'Italia alla Polonia, le politiche contro donne, lesbiche, trans, la difesa della famiglia e dell'ordine patriarcale, gli attacchi alla libertà di abortire vanno di pari passo con la guerra aperta contro persone migranti e rom. Patriarcato e razzismo sono armi di uno sfruttamento senza precedenti. Padri e padroni, governi e chiese, vogliono tutti «rimetterci a posto». Noi però al "nostro" posto non ci vogliamo stare e per questo l'8 marzo scioperiamo!

Scioperiamo perché rifiutiamo il disegno di legge Pillon su separazione e affidamento, che attacca le donne, strumentalizzando i figli. Combattiamo la legge Salvini, che impedisce la libertà e l'autodeterminazione delle migranti e dei migranti, mentre legittima la violenza razzista. Non sopportiamo gli attacchi alla ideologia di genere, che nelle scuole e nelle università vogliono imporre l'ideologia patriarcale. Denunciamo il finto «reddito di cittadinanza» su base familiare, che ci costringerà a rimanere povere e

lavorare a qualsiasi condizione e sotto il controllo opprimente dello Stato. Rifiutiamo la finta flessibilità del congedo di maternità che continua a scaricare la cura dei figli solo sulle madri. Abbiamo invaso le piazze di ogni continente per reclamare la libertà di decidere delle nostre vite e sui nostri corpi, la libertà di muoverci, di autogestire le nostre relazioni al di fuori della famiglia tradizionale, per liberarci dal ricatto della precarietà.

Rivendichiamo un reddito di autodeterminazione, un salario minimo europeo e un welfare universale. Vogliamo aborto libero sicuro e gratuito. Vogliamo autonomia e libertà di scelta sulle nostre vite, vogliamo ridistribuire il carico del lavoro di cura. Vogliamo essere libere di andare dove vogliamo senza avere paura, di muoverci e di restare contro la violenza razzista e istituzionale. Vogliamo un permesso di soggiorno europeo senza condizioni. Queste parole d'ordine raccolgono la forza di un movimento globale. L'8 marzo noi scioperiamo!

Il movimento femminista globale ha dato nuova forza e significato alla parola sciopero, svuotata da anni di politiche sindacali concertative. Dobbiamo lottare perché chiunque possa scioperare indipendentemente dal tipo di contratto, nonostante il ricatto degli infiniti rinnovi e l'invisibilità del lavoro nero. Dobbiamo sostenerci a vicenda e stringere relazioni di solidarietà per realizzare lo sciopero dal lavoro di cura, che è ancora così difficile far riconoscere come lavoro. Invitiamo quindi tutti i sindacati a proclamare lo sciopero generale per il prossimo 8 marzo e a sostenere concretamente le delegate e lavoratrici che vogliono praticarlo, convocando le assemblee sindacali per organizzarlo e favorendo l'incontro tra lavoratrici e nodi territoriali di Non Una di Meno, nel rispetto dell'autonomia del movimento femminista. Lo sciopero è un'occasione unica per affermare la nostra forza e far sentire la nostra voce.

Con lo sciopero dei e dai generi praticiamo la liberazione di tutte le soggettività e affermiamo il diritto all'autodeterminazione sui propri corpi contro le violenze, le patologizzazioni e psichiatrizzazioni imposte alle persone trans e intersex. Contro l'abilismo che discrimina le persone disabili rivendichiamo l'autodeterminazione e i desideri di tutti i soggetti.

Con lo sciopero dei consumi e dai consumi riaffermiamo la nostra volontà di imporre un cambio di sistema che disegni un altro modo di vivere sulla terra alternativo alla guerra, alle colonizzazioni, allo sfruttamento della terra, dei territori e dei corpi umani e animali.

Con lo sciopero dal lavoro produttivo e riproduttivo bloccheremo ogni ambito in cui si riproduce violenza economica, psicologica e fisica sulle donne.

«Non una di meno» è il grido che esprime questa forza e questa voce. Contro la violenza patriarcale e razzista della società neoliberale, lo sciopero femminista è la risposta. Scioperiamo per inventare un tempo nuovo.

Se le nostre vite non valgono, noi scioperiamo! ■

**CUB RAIL WOBBLY**  
GIORNALE DI COLLEGAMENTO  
TRA I FERROVIERI  
stampato a Milano

REDAZIONE Via Cadibona, 9 Milano

SITO INTERNET  
cubferrovie.altervista.org/

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

E-MAIL

cubrail@libero.it

Supplemento a  
Collegamenti Wobbly per una teoria  
critica libertaria n. 1, gennaio 2016.  
Direttore Giorgio Sacchetti  
Registrazione del Tribunale di Firen-  
ze n. 2563 del 14 marzo 1977  
Stampato in proprio, 13 febbraio  
2019



## IN QUESTO NUMERO

2. LA VIGNETTA DEL MARCHIO
3. EDITORIALE. RAGAZZE MIE, DISOBBEDITE ALLA NORMALITÀ
6. CRHONICUB ITALIA E CONFINE
7. CRHONICUB MONDO
9. CANADA, IL DISASTRO DI FIELD
10. MILANO, ASSEMBLEA CUB SUI GILET GIALLI
12. GIALLO EUROPA
14. DEIF 4.10
16. ANNIVERSARI PIACENZA E CREVALCORE
17. SCIOPERO REGIONALE TOSCANA
18. APPALTI CALABRIA
19. APPALTI VICENZA
20. DAGLI IMPIANTI
21. PARTIGIANE
22. VOCI DAL ROJAVA
23. SALONICCO
25. AVARIA ANTIPATTINANTE WP Z1
26. ODE A CHI NON ODE
28. SCIOPERO AMT GENOVA 2013, DALLA MOBILITAZIONE CONTRO LE PRIVATIZZAZIONI ALLE MULTE
30. SCUOLE DI AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE, SIAMO SERI
31. SOLOGOSSIP.MIR
32. NOTAV
33. CHIAMALE SE VUOI "SEMPLIFICAZIONI"
34. L'ATTACCO ALLE NAVI ONG
35. COLLETTA PER LAURA
36. TRASPORTO AEREO. ALITALIA
37. TRASPORTO AEREO. MALPENSA
38. TRASPORTO AEREO. VE E VR
39. STORIA. UN UOMO TRANQUILLO
42. RUBRICA. MUSIC & WORDS/LOUDER THAN MUSIC
44. IL CUBETTO
47. MALI. LA CATASTROFE DELLE FERROVIE

**COPERTINA**

Frana a Maccagno [Varesenews]

IBAN di CubRail:

**IT56U3608105138294421294428**

A causa del cambio di programma al fine di migliorare progressivamente la grafica del giornale, nello scorso numero si sono riscontrate sbavature nei passaggi di riga e colonna in alcuni articoli, in fase di pre-stampa.

Ci scusiamo con i lettori

**MA COS 'E PAZZI!!!**

**ANCORA NON RINNOVASTI  
L'ABBUNAMENTU 2019?**

**UORA TE SPIZZULIU!**



**ABBONATI !**



# CrhoniCUB

ITALIA E CONFINE

## 14 dicembre Maccagno, frana colpisce merci



Alle 2 del 14 dicembre un treno merci che viaggia da Luino in direzione del confine elvetico viene colpito da alcuni massi all'altezza del chilometro 39,500, nel territorio di Maccagno. Il convoglio viene riportato a Luino, nessun ferito né danno grave.

## 17 gennaio - Carimate, svio



24 gennaio, FNM linea Milano-Laveno, stazione di Abbiate Guazzone. Binario di corsa, la rotaia è rotta, staffata ma la circolazione non è interrotta! e i treni vi passano senza rallentamento!!!



## 2 febbraio - Albaredo, incidente



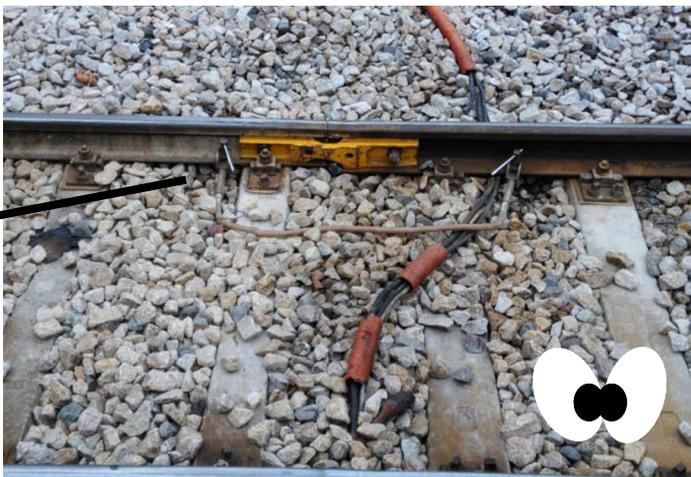
Alle 5.40 un carro di un treno merci diretto a Vicenza che trasporta ghiaia e sabbia svia e invade la sagoma ad Albaredo di Veduggio. Un merci che viaggia in direzione opposta (Treviso) lo urta. Nessun ferito. Forse l'incidente è stato causato dal cedimento di un carrello.

## 10 febbraio Treviso, il merci svia ancora

Alle 6 nuovo svio per il treno merci coinvolto nell'incidente di Albaredo del 2 febbraio (vedi sopra). Nei pressi di Treviso Santa Quaranta il locomotore svia a bassa velocità nel corso del trasferimento alle Officine. Nessun ferito, traffico bloccato per due ore.

## 11 febbraio - Mira, incendio

Intervento dei VvF in stazione ferroviaria di Oriago di Mira (Ve) per un principio d'incendio su un regionale per Adria. Era intervenuto il sistema antincendio, nessun ferito.





# CrhoniCUB MONDO



2 gennaio. L'ICL 210 alle 7.35 mentre transita sul ponte di 18 km che collega le isole Sprogø e Funen "Great Belt Bridge" viene colpito dal carico di casse di birra Carlsberg di un treno merci sul binario adiacente, a causa del fortissimo vento. 8 morti e 16 feriti.

## USA

Chicago, fine gennaio. Fuoco ai binari per riscaldare il ferro; le temperature hanno toccato i  $-40^{\circ}$



**SVIZZERA, PASSAGGI A LIVELLO DEL CANTON ZURIGO ...**


14 gennaio ore 23, Wetzikon



16 gennaio ore 11, Uster

**Catalogna**


Alle 18.20 dell'8 febbraio due treni si sono scontrati tra Manresa e Sant Vicenç de Castellet (Barcellona). La linea è a doppio binario ma uno dei due treni è partito sul binario dove viaggiava l'altro convoglio in senso inverso. La macchinista di uno dei due treni è deceduta. 95 feriti di cui tre in modo grave.

**Thailandia**


L'Unione dei lavoratori delle ferrovie statali della Thailandia (SRUT) ha dato il via ad una campagna di sicurezza ferroviaria nazionale dopo il deragliamento avvenuto il 5 ottobre 2009 presso la stazione di Khao Tao (sette morti e molti feriti). Un'inchiesta ha concluso che la causa principale di questo incidente era che la locomotiva difettava di manutenzione e viaggiava in condizioni non sicure. Il tribunale penale ha licenziato e incarcerato il macchinista. Su questa base, il tribunale civile ha ordinato alla State Railway of Thailand (SRT) e al macchinista di pagare i danni alle famiglie delle persone colpite. La Commissione nazionale per i diritti umani della Thailandia ha anche concluso che la cattiva manutenzione della locomotiva era stata la causa principale dell'incidente.

I leader della SRUT denunciarono le condizioni di lavoro non sicure nel sistema ferroviario thailandese; l'impresa SRT ha risposto licenziando sei leader della sezione SRUT di Hat Yai nel 2009; ha intentato causa contro sette leader nazionali della SRUT e ne ha licenziati altri sette nel 2011. Questi licenziamenti ingiustificati hanno portato a campagne a livello nazionale e internazionale che chiedono la reintegrazione di tutti i leader della SRUT. Nel 2014, 13 leader sono stati reintegrati nelle loro posizioni, ma solo sei con la paga arretrata.

Nel marzo 2018, la Corte suprema del lavoro ha ordinato a sette leader della SRUT di pagare i danni pari a circa 24 milioni di Baht thailandesi (circa 726 mila dollari). Questa immensa multa avrebbe richiesto loro almeno 10 anni per pagare e paralizzare le vite e futuro di se stessi e delle loro famiglie. Contro questa repressione è stata lanciata una petizione in rete:

[www.labourstartcampaigns.net/show\\_campaign.cgi?c=4007](http://www.labourstartcampaigns.net/show_campaign.cgi?c=4007)





Canada

## IL DISASTRO DI FIELD

Tre ferrovieri della Canadian Pacific Railway, il macchinista Andrew Dockrell, il conduttore Dylan Paradis ed il tirocinante Daniel Waldenberger-Bulmer hanno perso la vita all'una di notte del 4 febbraio dopo che il loro treno diretto a ovest ha deragliato su un ponte precipitando nel fiume Kicking Horse a est di Field, in Columbia Britannica; il treno, tre locomotori e 112 carri carichi di grano, proveniva da Calgary ed affrontava l'elicoidale Upper and Lower Spiral. I tre appartenevano al Deposito di Calgary ed erano membri del sindacato Teamsters Canada Rail Conference (TCRC). Dal novembre 2017 sono otto i ferrovieri canadesi morti in servizio. Le inchieste si concentrano sul sistema frenante. Il treno ha sostato due ore, poi si è sfrenato e mosso mentre le capacità del freno non erano ancora cariche, i freni a mano non erano stati messi, e ha subito preso velocità.

I tre locomotori erano in testa, al centro e in coda. La temperatura nella zona era di -20° e ciò potrebbe aver influito sull'efficacia del freno considerate la lunghezza del convoglio e la forte pendenza della tratta. Il treno è uscito dalla galleria elicoidale a 75 km/h, più del doppio della velocità massima consentita (32 km/h), ed era fuori controllo, i freni non rispondevano. Il macchinista, pochi istanti prima di precipitare, ha avuto la freddezza di comunicare via radio la situazione.

Il treno aveva effettuato una lunga sosta non prevista, e l'equipaggio era subentrato a quello in arrivo in quanto quest'ultimo era arriva-

to al termine della prestazione massima giornaliera.

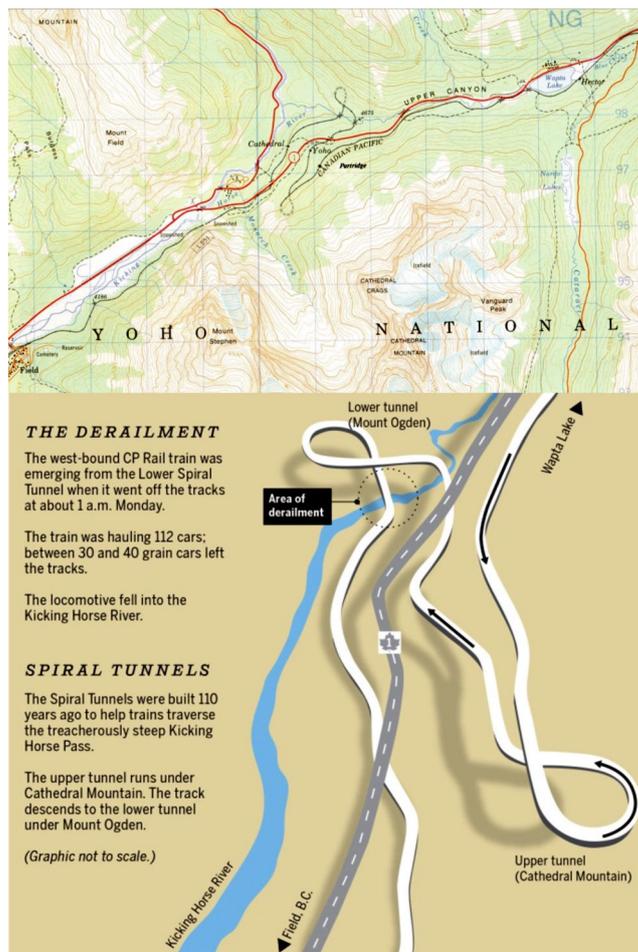
Un precedente è quello del 2006 quando un treno merci della National Railway Co. carico di legname nei pressi di Lillooet (Columbia Britannica) deragliò dopo aver viaggiato fuori controllo lungo una discesa ripida. Due dei membri dell'equipaggio del treno morirono ed il terzo subì lesioni gravi.

Un'indagine dell'organismo preposto Safety Board Transportation (TSB) rilevò che i freni ad aria compressa non erano stati sufficienti a fermare il carico e la decisione di rinunciare all'uso di locomotori dotati di un sistema aggiuntivo noto come "freno dinamico" (motore) forse contribuì all'incidente.

La memoria di molti è corsa al grande disastro canadese di Lac-Mégantic (2013), quando un treno di cisterne si sfrenò acquistando velocità in discesa per poi esplodere e fare una strage.

Dopo il disastro, Transport Canada ha emanato l'obbligo per tutte le compagnie ferroviarie di utilizzare i freni a mano quando i treni vengono fermati in pendenza e dopo uno stazionamento attuato col freno ad aria compressa. ■

[Fonte: RWU]



Andrew Dockrell, Dylan Paradis e Daniel Waldenberger-Bulmer

## Assemblea CUB sui Gilet Gialli (e poi Conlutas) del 19 gennaio al Circolo di Unità Proletaria (Zelig) di Milano

### RELATORI:

- **NARA CLADERA** di UNION SYNDICALE SOLIDAIRES, Francia

- **HERBERT CLAROS**, segretario alle relazioni internazionali di CONLUTAS, Brasile

Traduzione a cura di Ivan Colombo (Cub-T)

L'assemblea inizia con la proiezione di un video Euronews sui Gilet gialli (d'ora in poi: GJ) fatto a dicembre, dove si ripercorrono le tappe della protesta, si vedono i momenti delle azioni di piazza, i blocchi e molte interviste a manifestanti e lavoratori poveri.

Vistosa presenza di bandiere francesi, canti della Marsigliese, attacchi alla politica pro-ricchi di Macron.

### Introduzione CUB:

È difficile avere informazioni precise: tutto è filtrato dai media borghesi.

I GJ sono strumentalizzati dalla destra populista, la stessa che qui in Italia vara il pacchetto sicurezza; per questo abbiamo invitato la compagna Nara per conoscere bene il movimento, la sua natura sociale, il radicamento effettivo, le potenzialità.

### NARA:

Il video Euronews è corretto salvo quando dice che è il periodo più difficile per la Francia: semmai è il più interessante ... Veniamo da 10 anni di sconfitte del movimento operaio. Il movimento GJ è essenzialmente rurale e nasce nelle piccole e medie città di provincia; assente a Parigi e nelle grandi città. Nasce come reazione a nuove tasse su gasolio: mentre a Parigi con 1,10 euro puoi viaggiare in tutta la città, nelle provincie ci sono sempre meno trasporti pubblici: la ristrutturazione territoriale degli ultimi anni con la creazione delle città metropolitane fa concentrare gli investimenti e i servizi pubblici sulle città, togliendo posti di lavoro e servizi alle zone rurali.; tutto questo unito alle riforme della "Loi du travail". Quindi, quello del gasolio è solo l'ultimo colpo ai lavoratori. La politica di Macron è stata costantemente pro-patronato: è iniziata col taglio di 5 euro al sussidio per l'affitto a cui hanno diritto tutti quelli che guadagnano meno di 1000 euro mensili, un risparmio irrisorio per lo stato, quindi una vera provocazione. Poi sono arrivati il taglio dell'imposta sulle grandi



fortune, taglio alle pensioni - mediamente 100 euro al mese - i favori alle imprese: "credito d'imposta per la competitività" pari al 1,8% del PIL, 40MLD euro (non c'è prova che abbia prodotto un solo posto di lavoro). Tutto finanziato con tagli ai servizi, soprattutto nei trasporti, misure amministrative che colpiscono soprattutto i più poveri, le banche che chiudono il conto arbitrariamente a chi va in rosso. Questo rende evidente la natura di classe del governo.

Credo che il movimento abbia messo la persona al centro: partito dall'aumento della benzina, passato rapidamente ai salari, ai servizi sociali... Il movimento è ben organizzato, nel Sud della Francia tutti i lunedì sera si svolgono assemblee con 200-250 persone (a Saint Gaudens), sono scese in piazza persone che non facevano mai politica, la forza del movimento è la trasversalità sociale negli strati medio-bassi.

Ci sono presenze dell'estrema destra (anche se la Le Pen, dopo aver inizialmente appoggiato il movimento, ha poi detto di interrompere i blocchi per non danneggiare l'economia), in alcune situazioni militanti di estrema destra ("identitari") si sono autonominati "portavoce" del movimento, i media hanno dato loro risalto per dipingere il movimento come espressione del "popolo" razzista e ignorante.

Il movimento va comunque avanti, nonostante l'intensificazione della repressione; dopo gli attentati terroristici le forze dell'ordine hanno acquistato popolarità e avuto più forze e più mezzi. La repressione brutale è stata però criticata da molti organismi per la tutela dei diritti umani, con danno d'immagine per il governo.

Il movimento GJ coinvolge anche i giovani, nonostante i luoghi comuni che li vedono lontani dalla politica: il 30 novembre c'è stata manifestazione degli studenti medi; l'11/12 il blocco di 450 licei, non capitava dal 1995 qualcosa di simile. La repressione è stata dura: hanno visto tutti che la polizia a La Jolie costringeva gli studenti a inginocchiarsi con le mani dietro la testa.

Il movimento GJ è composito, con diverse anime: dopo queste immagini c'è stato un presidio davanti alla prefettura, in ginocchio con le mani dietro la testa, e un corteo davanti al monumento dei caduti della 1<sup>a</sup> guerra mondiale cantando la marsigliese. Questo il movimento: lotta e riferimenti nazionalisti.

C'è bisogno di un salto di qualità, molti sindacati propongono uno sciopero generale. Inizialmente il movimento ha tenuto lontano i sindacati percepiti come venduti; poi da dicembre li hanno invitati.

La CGT, su pressione della base che è presente tra i GJ (mentre i vertici non capiscono il movimento) ha proclamato sciopero generale per il 5/2, oltre a sciopero dell'Istruzione il 24/1. Io a Toulouse ho proposto al movimento di estendere lo sciopero generale su tre giorni, il 4-5-6 febbraio.

Il movimento non è strutturato: forza e fragilità.

L'assemblea di Comercy, il paese dove è nato il movimento, e che ha lanciato la piattaforma con un lungo elenco di rivendicazioni, ha proposto di tenere lì un coordinamento nazionale dei GJ, con al massimo due rappresentanti per località. Ma le altre assemblee hanno rifiutato.

Gira anche la proposta di un referendum; ha due rischi:

- che il movimento si castrì legandosi a un mero referendum;

- la proposta è stata avanzata da un elemento di estrema destra.

Per tre settimane sul tratto di autostrada di 300 km da Bayonne non si sono pagati pedaggi: grosso danno a Vinci (il gestore dell'autostrada).

Adesso si stanno orientando sul blocco a un supermercato ogni sabato, per favorire i mercati rionali, più il blocco ai distributori di benzina delle grandi compagnie, con trattori (io sono rimasta 4 giorni senza benzina).

A Saint Gaudens su un terreno prestato ai GJ staziona una roulotte che distribuisce cibo ai poveri, funge da mensa popolare.

Non sappiamo come si evolverà la cosa, ma è indispensabile esservi presenti.

Nel movimento ho visto una rapida politicizzazione dei partecipanti.

### HERBERT CLAROS sul BRASILE:

Situazione internazionale interessante, dalla crisi del 2008 la classe lavoratrice prende sempre più colpi, ma non c'è un capitalismo NUOVO, c'è il capitalismo.

La vittoria di Bolsonaro nasce da 13 anni di governo di sinistra, un governo che ha tradito le aspettative dei lavoratori facendo gli interessi delle banche e governando coi partiti di destra.

La crisi si acuisce con gli sperperi e le corruzioni che hanno accompagnato i mondiali di calcio e le olimpiadi. Di 35 partiti costituzionali brasiliani, 31 sono sotto inchiesta per corruzione.

Negli ultimi anni i poveri sono diventati sempre più poveri e i ricchi sempre più ricchi.

Misero aumento del salario medio a 235 euro, il 75% della forza lavoro non supera questo livello.

La disoccupazione è triplicata (secondo il sindacato ufficiale è al 25%), la criminalità è 30 volte la media europea; la polizia è sottopagata e collusa coi criminali, c'è quindi una forte percezione dello stato come qualcosa di corrotto; non mancano solo educazione, sanità, servizi, manca proprio la certezza del vivere.

La gente vede i politici come corrotti e incapaci, venendo da un governo di sinistra, questo ha lasciato spazio a Bolsonaro, uomo estraneo al sistema e che si presentava come integerrimo (un militare, non un politico corrotto), che ha fatto campagna dicendo che i problemi del mondo sono stati causati dalla sinistra e dai comunisti.

Dalla prima settimana il governo si è distinto per un attacco frontale agli indigeni



e al movimento Sem Terra, ha fatto una politica pro-fazenderos (che non sono solo latifondisti ma anche finanziari), ha chiuso il ministero del lavoro. In politica estera ha spostato l'ambasciata brasiliana in Israele a Gerusalemme, denunciato gli accordi di Tokio, favorito l'extradizione di Cesare Battisti (che in Brasile aveva ottenuto la solidarietà del movimento giovanile di Conlutas).

Conlutas ha fatto appello alla sinistra brasiliana per un fronte comune contro il governo Bolsonaro, convocando un'assemblea nazionale il 20 febbraio, invitando tutti i sindacati.

Abbiamo una sfida inedita: combattere contro un governo di estrema destra, se riusciamo a batterlo potrebbe essere un esempio di lotta contro le destre estreme nel mondo.

**NARA (Solidaires):** cosa fare dopo la vittoria di Bolsonaro? Abbiamo pensato fosse importante la presenza qui da noi di un compagno di Conlutas, per spiegarci la realtà brasiliana. Conlutas rappresenta la rottura col sindacalismo classico (la CUT) che insieme al PT è il principale responsabile della situazione attuale. E' comunque una balla che Bolsonaro abbia vinto perché Lula era in carcere.

**Domanda:** come mai le banlieue non si sono mosse coi gilet gialli? Faccio una proposta: la CUB organizzi un presidio davanti al consolato francese.

**Intervento compagno CUB:** parleremo di questa proposta, ma ricorda che al tempo della lotta contro la *Loi du Travail* la CUB ha fatto ben dure presidi al consolato (uno sotto una pioggia battente...)

**NARA:** vero, le banlieue non si sono mosse forse perché non sentivano propria la battaglia iniziale sul carburante: non è una

differenza da poco il fatto di vivere o meno in una zona con molti trasporti pubblici. Va comunque evitato il luogo comune che vede i GJ come un movimento con una forte identità e nazionalista e le banlieue come qualcosa senza identità.

**Domanda:** come mai il popolo brasiliano, presa coscienza del carattere di classe e corrotto del PT, non ha colto l'occasione per cambiare le cose e ha scelto Bolsonaro?

**HERBERT:** molti motivi. I partiti di sinistra erano screditati, un lungo processo acuito dagli sperperi nelle spese per i mondiali di calcio... Nel 2013 ci sono state mobilitazioni contro l'aumento del prezzo dei biglietti dei bus; nell'agosto 2018 un forte sciopero dei camionisti che ha bloccato il paese. Noi chiedevamo ai lavoratori di scioperare in appoggio dei camionisti, CUT e PT li definivano golpisti e destrorsi e si concentravano sulle elezioni. E' un esempio del perché il PT sia visto come traditore e corrotto, e la sinistra non è stata vista come un'alternativa.

Bolsonaro ha fatto leva su questa sfiducia (astensione record alle ultime elezioni: 1/3 dell'elettorato, nonostante il voto sia obbligatorio) presentandosi come incorruttibile, ha fatto campagna sui "valori" tacendo sulle misure concrete, es. le privatizzazioni. Ora che sono iniziate le privatizzazioni in molti si pentono di averlo votato.

**Domanda:** Bolsonaro è molto maschilista, cosa fanno le femministe brasiliane?

**HERBERT:** è stato il movimento delle donne il primo a opporsi al governo. L'8 marzo ci sarà una mobilitazione contro il governo anche col movimento delle donne. ■

# GIALLO EUROPA



Nel mondo che viviamo, o che ci hanno convinto a vivere, il nutrimento socio/politico avviene attraverso uno svezamento coatto ed artificiale. Il sopravvento degli interessi del capitale e dei suoi fedeli scudieri prezzolati s'è concretizzato nella scientifica demolizione dei più elementari concetti politici ispirati alla democrazia, all'autodeterminazione ed -economicamente- alla equa redistribuzione delle ricchezze comuni. Se l'occupazione militare ha sempre avuto il difetto dell'evidenza, quella culturale, informativa e politica gioca su un piano inclinato dal quale trabocca arroganza, imposizione e pretesa di condivisione da parte dei cittadini. Pretesa in base ad una continua tempesta di concetti falsi e parole d'ordine ripetute allo spasimo fino a teorizzare una neanche tanto sottintesa colpa collettiva nel voler vivere secondo le proprie necessità contribuendo al benessere collettivo. La breccia si è purtroppo aperta da tempo con il regime capitalista che ha fatto della globalizzazione uno strumento formidabile di arricchimento ad investimento zero grazie al drenaggio senza scrupoli delle ricchezze collettive e personali dei popoli.

Le azioni propedeutiche sono state lunghe e scientifiche per giungere alla libera ed incontrollata circolazione dei capitali quale forma principale di ricatto sul lavoro. Alle necessarie azioni "tecniche" di sopraffazione si sono aggiunte decisioni politiche parterite nei ristretti circoli finanziari e messe in pratica da astuti e spietati esecutori politici in doppiopetto. I meccanismi perversi della cosiddetta "Unione Europea" ne sono il più lampante, e fin troppo sottovalutato, esempio.

La reale integrazione nel vecchio continente poteva, e doveva, percorrere esclusivamente i sentieri dei diritti, dell'inclusione e del godimento comune delle conquiste sociali anche e soprattutto in tema di lavoro. Viceversa è fin troppo facilmente passata la propaganda che ha promosso un'integrazione fasulla fatta di coefficienti ed astrusi "doveri" verso altrettanto astruse autorità europee prive di reale rappresentanza ma pregne di deleghe da parte del più becero e intraprendente potere capitalista. Politicamente l'eutanasia di gran parte della rappresentanza sociale, misurabile nell'indotto assenteismo elettorale, ha fatto il resto. L'impoverimento culturale e politico ha percorso quello sociale dove l'attacco violento ai diritti del lavoro e ad ogni forma di be-

neficio pubblico ha messo in ginocchio interi paesi ormai asserviti a vincoli economicamente senza senso che riducono la collettività a finanziare i centri di potere con la perdita dei diritti, l'erosione dei salari, il taglio dei servizi pubblici e lo sfruttamento della leva della disoccupazione trasformata in fattore strutturale. In questo scenario assumono sempre maggior rilievo e risonanza le proteste che serpeggiano ormai da tempo in tutt'europa, un protagonismo certamente non dovuto ad un'informazione puntuale e critica ma esclusivamente al fatto che le istanze e le rivendicazioni diventano sempre meno eludibili aumentando di portata e forza proporzionalmente all'incancrenimento della situazione sociale continentale.

La protesta dei *gilet gialli* in Francia segue altre mobilitazioni di portata sempre maggiore che hanno interessato altri lavoratori come i ferrovieri ad esempio e sono l'ovvia conseguenza di un regime locale ed europeo che mostra ormai la sua faccia più spietata e violenta. L'ascesa all'Eliseo di Macron, giovane virgulto del più bieco livello politico/affarista, va annoverata fra i tentativi delle oligarchie finanziarie di respingere "politicamente" il malcontento sociale attraverso l'ormai scontata tattica di proporre facce nuove vestite di vecchio, magari con un diverso armamentario dialettico ma con la medesima missione di smantellare i diritti collettivi e del lavoro per consegnare i cittadini/lavoratori legati mani e piedi alle sanguisughe finanziarie che albergano nelle ormai onnipotenti banche, assicurazioni e multinazionali. Senza dimenticare i campioni nostrani sempre politicamente in vita ed una famigerata pletora di "leader" europei neanche tanto nascostamente prezzolati, Macron rappresenta ora l'avanguardia del tentativo di repressione del dissenso, cinicamente pronto ad utilizzare leggi speciali per vietare le manifestazioni con la scusa del terrorismo (fortunatamente bocciato dalla Corte Costituzionale francese) ha provato poi l'indegna arma della trattativa cercando di "comprare" il dissenso una tantum ma sbattendo inevitabilmente sulla profondità e sulla diffusione del disagio. Il potere non è disposto a smettere i panni del regolatore sociale, non accetta la declinazione di ricchezza collettiva e men che mai accetta le crepe che la cronaca delle difficoltà di molti, troppi cittadini stanno creando nella diga che preserva l'interesse particolare. Per

questo se in Francia il muro contro muro è assorto alle cronache grazie all'estrema resilienza di una parte non più relativa dello strato sociale, altrove le arguzie politiche e le strategie comunicative stanno cercando di impantanare le difficoltà di uno strato sempre più robusto di popolazione in squallidi e tendenziosi riflessi nazionalistici chiusi a qualsiasi moto di integrazione e chiusi all'"altro" come se si potesse vivere arroccati a difesa del piccolo orticello geografico. Il diverso, il migrante, lo straniero trattati come fattore di concorrenza sui diritti, sul benessere (illusorio) e sulla sicurezza sono la leva di questa strategia politica verbalmente dalla parte del debole ma concretamente a difesa dello status quo. Servi anche loro travestiti da rivoluzionari dell'ultimora in eterna reperibilità quando c'è da bloccare sul nascere la scoperta collettiva che, neanche tanto in fondo, le difficoltà dell'europeo autoctono (per rimanere in quest'ambito geografico) così come dello straniero migrante derivano dalla stessa cupola di potere economico/finanziato che con mano insanguinata semina guerre postcoloniali per drenare risorse nel cosiddetto terzo mondo e con mano ugualmente ferma ha rinchiuso intere classi sociali in un labirinto di vero e proprio strozzinaggio. La lezione dei *gilet gialli* e di tutte le mobilitazioni sociali questo può e deve insegnare a chi ancora non ha trovato lo spunto o il coraggio di fare quel passo verso la protesta, una protesta che non può più cedere al mercimonio con il quale Macron voleva chiudere la scottante partita. Nello stesso tempo è auspicabile che i manifestanti francesi continuino a respingere i "guastatori" che provano e proveranno ad inquinare con la violenza la legittimità della protesta supportati dai media di regime e, soprattutto, continuano a rimanere gelosi del loro antagonismo senza cedere a "proposte" politiche transnazionali che mirano a riportare la rivendicazione sui tavoli politico istituzionali frequentati da chi sta tentando, in ultimo, di sedarla.

La protesta francese, in ultima analisi, evidenzia un disagio sociale strutturale nonostante il governo provi (con poco successo) a nascondere e ridurlo a rivendicazioni settoriali; lo stesso manifesto della mobilitazione elenca una serie di esigenze che catalizzano il bisogno di una radicale inversione di tendenza mettendo al centro i servizi pubblici (trasporti, sanità, energia) come il vapore di una pentola tenuta chiusa ormai da troppo tempo.

È fondamentale che questo vapore si diffonda il più possibile senza faziose dispersioni e nella consapevolezza che le proteste e le rivendicazioni forti o meno che si segnalano ormai da tempo in gran parte d'Europa possano fondersi concentrandosi sulle poche ma importantissime basi comuni. Le letture, spesso tendenziose, dei vari fenomeni mirano a creare differenze se non a mettere le urgenze le une contro le altre per meglio controllarle, ma non è difficile capire che le differenze semmai colgono i tempi ma non le ragioni. L'evidenza francese esprime la compressione dei servizi sociali ed il reiterato tentativo di colpire il lavoro, ed è proprio la svalutazione del lavoro attuata dalle famose "riforme" Schroder (utili a moltiplicare la competitività e quindi gli utili dei capitalisti tedeschi) a farsi sempre più sentire in Germania. E come un effetto domino proprio questa sconsiderata corsa al profitto ha di conseguenza stretto i paesi del "sud" Europa in una morsa di tagli ai diritti, ai servizi ed ai salari. È quindi un problema comune e comune può rimanere se tutto si lega con la solidarietà dovuta a chi rivendicando la propria condizione finisce per esporre le ragioni di un popolo davvero senza bandiera che deve solo trovare i giusti collegamenti e la necessaria sincronia per parlare una sola lingua: quella del riscatto da un regime globalmente oppressivo. Decenni di lavoro certosino dei grandi interessi han-

no tessuto una tela politica, legislativa e amministrativa fitta e radicale ed al grido di "più Europa" questo sistema ci ha reso individui deboli e non più collettività.

I gilet gialli nel rifiutare il limite della diversità e di recitare la propria parte dietro le quinte stanno dimostrando che anche il potere e la repressione hanno bisogno di riferimenti ed è dovere di tutti i cittadini europei sentirsi vicini non perché possono banalmente comprare un caffè all'estero con la stessa moneta ma perché pur se declinate in diverse lingue le vere esigenze sono le medesime. ■

***"Moretti ha rinunciato alla prescrizione anzitutto per rispetto delle vittime e poi perché convinto della sua innocenza. Credo gli vada reso onore perché di questi tempi il gesto è sicuramente anomalo ma soprattutto è un grande gesto nei confronti delle vittime".***

deputato PD Roberto Giachetti,  
Fonte: Ilfattoquotidiano.it

## Da condannato ad Eroe...

I familiari rispondono all'on. Giachetti

***Le parole espresse dall'onorevole Giachetti tornano verso i familiari con una violenza inaudita che non ha uguali. Vorremmo ricordare all'onorevole Giachetti che stiamo parlando di una persona condannata (in primo grado) a sette anni per omicidio colposo plurimo aggravato, lesioni gravi e gravissime colpose, incendio colposo, disastro ferroviario.***

***Forse stiamo parlando di due persone differenti?***

***Riteniamo inopportuna la demagogica sponsorizzazione dell'onorevole Giachetti nei confronti di Moretti. La decisione di rinunciare alla prescrizione dovrebbe essere atto dovuto per un principio di trasparenza, proprio per i ruoli da lui rivestiti. Riteniamo che il rispetto delle vittime si avrà con l'accertamento delle responsabilità di quanto accaduto, attraverso il processo in corso, del quale il Moretti non ha mai avuto un comportamento che si possa definire onorevole. Poco vale il suo ultimo atteggiamento volto solo a ottenere un consenso mediatico che con l'onorevole Giachetti pare sia riuscito molto bene. Ci auguriamo che nei prossimi comunicati, l'onorevole Giachetti, ponga attenzione sui temi veri di questo procedimento penale, quali la sicurezza ferroviaria (che non c'è), la non applicazione della valutazione del rischio nel trasporto merci pericolose, temi, questi sì, di interesse pubblico e di salvaguardia e di tutela dei cittadini.***

[www.ilmondochevorreiviareggio.it/wordpress/](http://www.ilmondochevorreiviareggio.it/wordpress/)

*Condividiamo con tutte le nostre forze la risposta dei familiari delle vittime di Viareggio. Siamo e saremo sempre e ovunque al vostro fianco nella battaglia per la verità e la giustizia sulla strage.*

CUB RAIL

## Deif 4.10: comandi aziendali contro le norme

Ennesima puntata della storia delle Disposizioni Trenitalia serie 4 che normano il comando e controllo chiusura porte di salita dei treni. Dopo una lunga e tortuosa gestazione dal dicembre scorso è in vigore la 4.10 che ancor prima di vedere ufficialmente la luce si è meritata la ribalta con le lettere Cub Trasporti ad ANSF e Ministero dei trasporti per tutta una serie di "deregolamentazioni"; dalla fittizia differenziazione fra guasto alla segnalazione di blocco porte in cabina di guida e guasto lateralizzazione, alla "ribattuta" per i treni regionali fino a dilatori provvedimenti in caso di degrado. Pur nella sua lacunosa formulazione la DEIF 4.10 regola finalmente tutta una serie di elementi che abbiamo contestato negli anni e materia di intervento ANSF. Principalmente molto chiare e restrittive sono le norme per i treni origine corsa che prevedono il divieto di partire con guasto lateralizzazione o segnalazione di blocco porte in cabina di guida da stazione d'origine sia sede di IMC che non sede di IMC, parificando a quest'ultime le stazioni di confine. Proprio in quest'ultima casistica si è verificato il più palese contrasto fra le norme di sicurezza e le mere esigenze produttive dell'azienda. Nel concreto abbiamo registrato almeno cinque casi in cui il personale di treni fermi in stazioni di confine per guasto lateralizzazione (come fermamente previsto dalla DEIF, come detto) si è visto praticare un ordine gerarchico di proseguire la corsa. Un fatto gravissimo che porta con sé conseguenze rilevanti. Nella concretezza ha permesso ad un treno senza nessuna protezione del sistema di controllo delle porte di viaggiare deprimendo fortemente la sicurezza di centinaia di viaggiatori e, di conseguenza, ha caricato su personale del treno responsabilità pesantissime, non dovute ed a carattere penale. Nel metodo la conseguenza di tale imperio aziendale è la demolizione di ogni valore normativo laddove un ordine gerarchico sovrasta tutto un reticolo normativo a protezione della sicurezza ferroviaria. La coercizione del comando datoriale assume sovranità rispetto alle norme di sicurezza. Interi apparati statali, vedi ANSF, deputati all'emanazione ed al controllo di norme disinnescati con la semplicità di un atto fra

superiore e sottoposto che, incredibilmente, diventa ultimo baluardo a difesa delle regole. Una situazione che diventa ancor più imbarazzante per il contorno creatosi, o meglio non creatosi. Se davanti a tali gravi atti, tempestivamente e puntualmente denunciati, non si hanno notizie della reazione dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria d'altra parte il silenzio sindacale è inqualificabile. Esclusi gli esposti Cub Trasporti (con annesse norme comportamentali) ed una lettera di un gruppo di RLS, dalle segreterie nazionali neanche un cenno; di tutta evidenza la complicità. Il

resto della storia, che presto si svilupperà fatalmente, rischia di seguire questo canovaccio ambiguo magari arrivando a portare una primaria questione di sicurezza al tavolo di trattativa. Sarebbe grave e paradossale se la contrattazione aziendale si occupasse di elementi di sicurezza che, per definizione, mai potrebbero essere materia di trattativa. Crediamo che non ci vorrà molto tempo per capirlo. Certamente noi non indietreggeremo. ■

**CUB TRASPORTI**



**CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base**  
Via Panzio Cominio 56, 00175 Roma

Tel. 0676968412 - 0676960856 Fax 0676983007

cubtrasporti@pec.net cub.roma@postacert.it cub.trasporti@libero.it

Roma, 9 gennaio 2019



**Spett. Ministero dei Trasporti**

**Agenzia Nazionale per la  
Sicurezza Ferroviaria**

**Trenitalia AD e CDA**

**pc Trenitalia, Direzione Tecnica**

**Oggetto: DEIF 4.10 violazioni in ambito sicurezza di esercizio e dei trasportati, treni provenienti dall'estero in stazione di confine privi di protezione CCCP**

**Rif: lettera CUB Trasporti del 30.12.2018 e precedenti**

Con l'ultimo (terzo) episodio di comando in aperta violazione delle norme di sicurezza, al treno 225 del 7.1.2019, la situazione di gestione di tali processi di sicurezza è divenuta intollerabile. Non solo l'impresa ferroviaria Trenitalia è allo stesso tempo fonte di emanazione normativa, soggetto applicatore e di autocontrollo, non solo siamo giunti alla decima versione della stessa Disposizione di Esercizio tra tira e molla e tentativi impudici di ridimensionarne la portata, non solo l'azienda affidava puntualmente nel tempo alla pratica di esercizio i tentativi di elusione tra circolari extranormative e "voce grossa" dei superiori, non solo questa stessa ultima versione della DEIF ha visto tre diverse stesure (4.10.1, 4.10.2, 4.10.3?), adesso ricomincia il balletto delle interpretazioni.

Mentre Trenitalia continua a baloccarsi con le virgole *legalesi* o cerca di far pesare il "rapporto di lavoro" reale con gli operatori di sicurezza a dispetto della formale chiarezza normativa, avvengono gli incidenti, i pericolati incidenti, i treni viaggiano senza protezione sulle porte di salita, garantita oggi solo dal non più eludibile funzionamento del CCCP. Il contegno mantenuto dall'azienda ancora oggi è in spregio di ogni presa in carico del problema sicurezza in questo ambito (in ragione di calcoli assicurativi?), disprezzo per gli interlocutori istituzionali di controllo e garanzia, spregio dell'utenza e bistrattezza del personale preposto alla sicurezza esposto a responsabilità che non gli spettano e non meritano. Quanto l'interlocutore Trenitalia sia oramai destituito di ogni affidabilità è reso chiaro da quest'ultima serie di comandi in autoviolazione, appena a neanche un mese dall'entrata in vigore dell'ultima versione della norma. Non si tratta qui nemmeno di valutare il merito di quanto ivi scritto dalla stessa azienda, ma di constatarne la reiterata azione che ne smentisce la lettera.

A completamento di quanto esposto preme osservare la gravità di quanto accaduto proporzionale alla sinecura dimostrata dall'impresa:

nel secondo caso (treno 295 del 30.12.18) il treno viene fatto viaggiare senza alcuna precauzione ulteriore per metà del territorio nazionale (da Tarvisio a Firenze SMN);

nel terzo caso (treno 225 del 7.1.19) si parla di guasto lateralizzazione - non solo guasto cccp- per il quale la norma stessa prevede l'arresto, soppressione e trasbordo, non il raggiungimento di stazione sede di agenti di verifica.

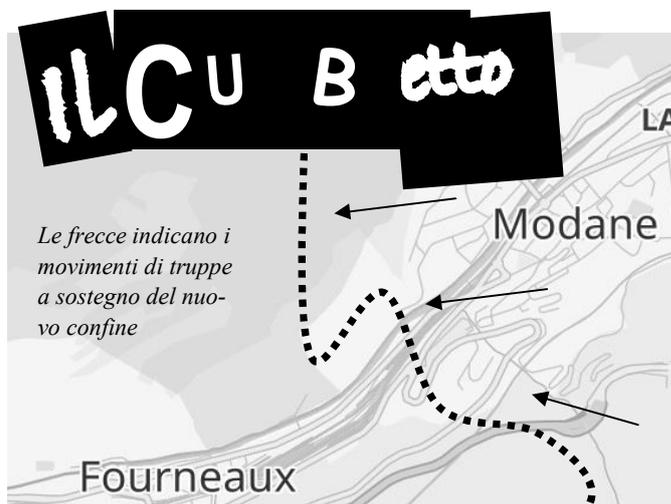
In tema di forzature aziendale nell'esercizio del sistema di lateralizzazione segnaliamo casi di pressioni sul PdA per l'indebito azionamento del dispositivo "End Coach" presente sulle centraline lateralizzazione delle vetture UIC 901. L'azionamento di tale dispositivo da parte del PdA non è contemplato da nessuna norma/istruzione/DEIF, tanto che: non è descritto nell'Allegato 8 della DEIF 37.13 (Interfacce lateralizzazione carrozze ad uso del Personale); la

## LA RIVOLUZIONE DEL TRASPORTO INTERNAZIONALE: LE FRONTIERE A GIORNI ALTERNI

Si sa che nel vorticoso sviluppo del trasporto ferroviario transfrontaliero l'Italia si è sempre distinta per avanguardismo. Mentre nessuno in Europa aveva ancora intenzione di liberalizzare i "mercati" ferroviari, noi italiani ci siamo avvantaggiati di qualche anno dando una severa lezione alle altre nazioni e creando il mercato ferroviario "liberalizzato a convenienza altrui". E così nel trasporto merci e passeggeri da anni bivaccano nel bel paese le aziende estere mentre i nostri treni all'estero li guardano su internet. Un affarone. Seppur in piccolo l'ultimo scorcio del 2018 segna un altro passo italiano verso il futuro: le frontiere mobili. Secoli di guerre e milioni di morti per difendere o conquistare quella rigida striscia di terra chiamata frontiera e, di punto in bianco, in una rigida notte di dicembre quella che le vicissitudini storiche hanno identificato come stazione di frontiera svanisce improvvisamente. Sembrerà strano ma tutto nasce da una disposizione aziendale Trenitalia (DEIF 4.10) che, con tutti i crismi del controllo ANSF, decreta che in caso di guasto al sistema di comando e controllo delle porte (lateralizzazione) un treno non può partire da stazione di confine da considerare stazione di origine corsa. Fu in quella notte, ed in altre quattro per la verità, che per ordine di un dirigente al personale del treno la stessa stazione smise improvvisamente (e per il tempo strettamente necessario) le vesti di stazione di confine. Così il treno, con il sistema di controllo delle porte di salita guasto, poté beffare la sovranità italiana sui confini nazionali continuando la sua corsa come se avesse solcato un anonimo lembo della Repubblica. È proprio vero che, come successe per la caduta del muro di Berlino, la cronaca di una notte può sovvertire anche la più rigida convenzione storico-

geografica. Quel che sorprende è la fatalità con la quale il fronte sindacale ha considerato questo rivoluzionario evento, tanto da farci sospettare che ne siano addirittura lieti e non vedano l'ora di poter raccontare ai nipoti "io c'ero". Noi della Cub Trasporti, ancora legati agli schemi che prevedono il rispetto delle norme e l'attenzione alla sicurezza, non l'abbiamo presa bene come loro denunciando il misfatto. Non che le frontiere ci piacciono granché ma non resistiamo al fascino delle stazioni d'origine corsa ed alle porte dei treni regolarmente funzionanti. ■

**CUB TRASPORTI**



**Noi del Cubetto abbiamo la soluzione! Un bel blitz notturno italiota alla conquista di Modane, il confine verrà spostato tra Modane e Forneaux, così Modane diventa di transito! Finalmente si potrà partire senza BP e le risorse potranno essere concentrate nel fondamentale controllo. Delle porte? No! Della divisa.**

**Cub** Trasporti

CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base  
Via Ponzio Comino 56, 00175 Roma  
Tel. 0676968412 - 0676960856 Fax 0676983007  
cubtrasporti@pec.net - cub.roma@postacert.it - cub-trasporti@libero.it

Roma, 30 dicembre 2018

Spett. ANSF

pc Trenitalia  
CDA e AD

Direzione Tecnica Trenitalia

Oggetto: violazioni DEIF 4.10 Trenitalia

Con carattere di urgenza segnaliamo le pericolose forzature, rispetto alle norme della Disposizione in oggetto, messe in atto da responsabili aziendali. Nello specifico trattasi della casistica di treni internazionali in partenza da stazione di confine con guasto al sistema di lateralizzazione/BP. Nonostante la DEIF 4.10 prescriva chiaramente di considerare le stazioni di confine come stazioni di origine corsa non sede di IMC (e quindi nel caso di guasto alla lateralizzazione o alla segnalazione di blocco porte in cabina di guida il treno non può effettuare servizio viaggiatori) registriamo palesi e pericolose violazioni aziendali.

In due casi almeno (treno 201 del 18.12.2018 stazione di Modane e treno 295 del 30.12.2018 stazione di Tarvisio) è stato comunicato dalla Sala Operativa al PdA in servizio al treno di considerare le stazioni di confine come stazioni di transito proseguendo la corsa con guasto alla segnalazione di blocco porte in cabina di guida. Da anni ormai registriamo questo tipo di forzature che tendono ad annullare gli effetti della DEIF ponendo le esigenze produttive davanti alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Tutto ciò è inaccettabile e chiediamo un vostro immediato intervento di censura presso l'azienda per ripristinare il pedissequo rispetto, da parte aziendale, delle norme di sicurezza in vigore.

Distinti saluti.

Confederazione Unitaria di Base Trasporti  
Coordinatore Nazionale - Antonio Amoroso

*Antonio Amoroso*

**Cub** Trasporti

CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base  
Via Ponzio Comino 56, 00175 Roma  
Tel. 0676968412 - 0676960856 Fax 0676983007  
cubtrasporti@pec.net - cub.roma@postacert.it - cub-trasporti@libero.it

Roma, 19 gennaio 2019

Alla cse atene di Trenitalia

- Sig. Alessandro Crescioli  
Responsabile Qualità Intercity PdM  
- Sig.ra Maria Grazia Vecchiola  
Responsabile Qualità Intercity PdB  
- Istruttori PdM/PdB, Impianti di Torino, Milano, Genova, Verona, Venezia, Trieste, Udine (I.A.), Bologna, Firenze

OGGETTO: Diffida preventiva su presunte indicazioni comportamentali al PdB/PdM, da parte di istruttori IC, in contrasto con norme regolamentari (Deif 4.10) e con conseguenze penali a carico di tutto il personale coinvolto, in caso di eventuali eventi lesivi

La scrivente OS, in riferimento ai recenti casi di forzature regolamentari perpetrati da codesta IF (ordine scritto al PdB/PdM per far partire il convoglio dalle stazioni di confine nonostante la mancanza della segnalazione porte chiuse o il sistema della LATERIZZAZIONE guasto), ha ricevuto segnalazioni secondo cui ci sarebbero state indicazioni verbali da parte di vari ISTRUTTORI bordo/macchina nei confronti del personale mobile, allo scopo di far sì che detto personale ottemperasse agli ordini superiori ricevuti in forma scritta, nonostante questi fossero in violazione delle norme relative alla Deif 4.10 e comportassero una netta riduzione della sicurezza.

VISTO E CONSIDERATO CHE

come specificato con comunicazione Cub trasporti inviata in data 09/01/2019, ordini superiori come quelli sopra citati, non esonerano il personale a cui vengono impartiti, dalle responsabilità - anche penali - relative ad eventuali incidenti-infortuni-danni, conseguenti all'utilizzo del convoglio in quelle condizioni.

SI DIFFIDA

la LINEA QUALITÀ/ISTRUTTORI Bordo-Macchina, dal praticare al personale mobile quel tipo di indicazione comportamentale/pressioni, oggettivamente in contrasto con l'etica professionale nonché con i principi di "correttezza e buona fede", in relazione al tema della sicurezza del trasporto ferroviario.

Nel caso in cui invece questa pericolosa "deriva" dovesse confermarsi e dovessero verificarsi conseguenti eventi lesivi, le responsabilità cadrebbero non solo sulle spalle di chi ne esegue le relative direttive (PdB/PdM), ma CONCORSALEMENTE anche su chi, già investito del cruciale ruolo formativo, abbia fatto pressioni e/o ha dato indicazioni che hanno portato al verificarsi di quegli eventi. Pertanto la scrivente OS si riserva fin da adesso, di agire nelle sedi opportune, avviando tutte le iniziative, in relazione alla sicurezza del trasporto e delle sue articolazioni operative, ritenute necessarie a tutela del personale MOBILE e contro questo genere di abusi.

Coordinatore Nazionale CUB Trasporti  
Antonio Amoroso

*Antonio Amoroso*

# ANNIVERSARI: Piacenza e Crevalcore

A seguire due scritti giunti in occasione degli anniversari di due fra i più gravi incidenti ferroviari del dopoguerra ricordati da due colleghi: Piacenza (12 gennaio 1997, 8 morti) e Crevalcore (5 gennaio 2005, 17 morti, fra cui, oltre ai 3 macchinisti e al capotreno menzionati da Pippo, anche il manovratore Francesco Scaramuzzino, che rientrava a casa dopo il lavoro).

Nonostante il disastro di Piacenza, otto anni dopo è accaduto quello di Crevalcore: non era presente il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT). In quello di Crevalcore, invece, il treno passeggeri regionale era attrezzato con il famigerato "pedale a uomo morto" (o Vacma). Dopo Crevalcore la lotta dei ferrovieri contro il pedale, che ha determinato il licenziamento di Dante de Angelis e la sua riassunzione dopo nove mesi di lotta condotta dall'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri, ha determinato il disattrezzaggio di tutti i mezzi di guida dal Vacma. Ma il "pedale" era stato ideato fin dal 1939 per poter lasciare alla guida dei treni un solo macchinista, così dopo la sua "messa al bando" i vertici di ferrovie, e in particolare l'ingegner Moretti, hanno puntato tutto sull'implementazione del SCMT. Esso consentiva di elevare gli standard e poter per questa via tornare alla carica con l'Agente. Solo. Il SCMT aiuta la guida e aggiunge sicurezza veramente se associato alla "Ripetizione dei segnali in macchina" (RS), ma non sostituisce il secondo macchinista. Soprattutto, lascia completamente insoluta la questione del soccorso al 'macchinista solo' in caso di malore.

Puntuale quindi il 15 maggio 2009 l'accordo fra FS e Cgil, Cisl, Uil, Fast e Ugl, sancisce STORICAMENTE il "macchinista solo" alla guida. Anche a questo accordo è seguita una lotta, meno estesa e determinata della precedente, condotta in particolare da Orsa, che poi invece, firmando il successivo CCNL, lo ha accettato. Non solo: di nuovo, dopo tanti anni, stanno tentando di reintrodurre il "pedale a uomo morto", oggi detto "vigilante", che l'Europa imporrebbe definendolo *apparato di sicurezza*, con il beneplacito di ANSF (oggi ANSFISA) e delle ASL.

"Carissimi, sono un vecchio ferroviere, quindi mi corre l'obbligo di non dimenticare i miei colleghi morti per l'incuria di un sistema a dir poco criminale! Oggi, 12 gennaio, è il 22° anniversario del disastro di Piacenza. Per chi non era ferroviere a quei tempi ricordo i fatti: il 12 gennaio 1997, alle ore 13.26, il Pendolino ETR 460 N°029, in servizio da Milano a Roma, al treno treno 9415 "Botticelli", deragliò sulla curva d'ingresso della stazione di Piacenza. Ci furono 8 morti e 36 feriti. I morti furono:

i 2 macchinisti: Lidio De Santis, Pasquale Sorbo; i 2 agenti Polfer di scorta a Cossiga: Francesco Ardito, Gaetano Morgese; le 2 Hostess Cinzia Assetta e Lorella Santone; le 2 viaggiatrici: Carmela Landi, Agatina Carbonara.

Cossiga, come detto, era a bordo con la sua scorta, restò illeso.

Quell'incidente segnò un crinale nella lotta per implementare la rete ferroviaria e le locomotive con sistemi tecnologici di sicurezza. Tutti noi macchinisti rimanemmo scossi da un disastro che ci pareva assurdo nella sua dinamica. Quello che ci rendeva sgomenti fu l'incredulità di fronte al fatto che treno potesse viaggiare oltre la velocità ammessa dalle prescrizioni e senza che niente e nessuno lo fermasse. Da quel giorno, noi macchinisti militanti nel Co.M.U. non avemmo più nessuna esitazione, se mai l'avessimo avuta prima: tutti i treni e tutta la rete ferroviaria dovevano essere sussidiati da sistemi di sicurezza e controllo! Per la cronaca il treno, al momento in cui deragliò, viaggiava a circa 160kmh (55kmh sopra il consentito su quella tratta). In prima battuta, alcuni scia-

calli, dissero che i macchinisti alla guida del "Botticelli" erano in stato di ubriachezza, che le hostess erano in cabina di guida per un "festino", e vaccate varie. La verità era che i macchinisti erano astemi e che le rotaie avrebbero dovuto tenere il treno fino al doppio della sua velocità massima ammessa in quel punto (quindi fino a 230kmh)! Questo è l'unico dato certo, e non successe!

Noi, come Co.M.U. commissionammo una perizia di parte e chiedemmo di essere "parte civile" nel processo, ma tutto fu inutile. Per motivi che è inutile rivangare non fummo parte civile e la nostra perizia fu consegnata alla cronaca della Storia. Quella perizia stabiliva, con certezza quasi matematica, che non fu la velocità la causa del deragliamento del "Botticelli", ma un "cardano" che trasmetteva il moto da uno dei motori (fissati al "sottopancia" della vettura) al suo rispettivo carrello (quello della prima carrozza). Infatti, secondo la teoria e le indagini dei nostri periti, il cardano si spezzò e si impuntò "contro moto" provocando l'innalzamento della prima vettura ed il suo deragliamento verso la tangente della curva d'ingresso di Piacenza. Va ricordato che, putacaso, altri cardani spezzati di 460 furono trovati in quel periodo, tanto che le Ferrovie Dello Stato ricorsero alla soluzione di munire tutti i 460 di una gabbia che contenesse i cardani in caso di spezzamento. Inoltre venne fuori che le boe del BEACC, su quella tratta, furono modificate per annullare l'abbattimento di codice da "270" a "180" (provenendo da Milano i treni passavano da 200kmh a 110kmh a causa del ponte in ferro che attraversava il PO e por-

tava all'ingresso di Piacenza). Tale "escamotage" si disse che fu pensato per non far perdere minuti preziosi ai treni eu-rostar che in quel periodo iniziavano la concorrenza con gli aerei. Ma la causa del deragliamento del Botticelli, nonostante queste macroscopiche deficienze, fu addossata ai nostri colleghi Lidio e Pasquale. Questa è la cronaca.

A loro ed ai colleghi morti a Crevalcore: Ciro, Equizio, Vincenzo e Paolo va il mio pensiero sempre. Se oggi abbiamo le sicurezze tecnologiche a bordo e sulla rete lo dobbiamo alla nostra lotta e, purtroppo, anche al loro sacrificio! Che siano maledetti tutti i soloni che, dall'alto delle loro comode scrivanie, si affannano a spiegarci che "i costi.....", "la legge.....", "la concorrenza....." ..... maledetti! Io mi ricordo tutto, mi ricordo le facce dei miei compagni morti, di tutti i miei compagni morti, non mi convincerete mai!

Scusate. Pippo"

## A proposito di sicurezza ferroviaria ... 14 anni la strage di Crevalcore

Bolognina di Crevalcore, 7 gennaio 2005 ore 12.45. La nebbia, un treno interregionale, un solo binario e un solo macchinista alla guida, affiancato dal capotreno.

Il treno passeggeri si scontra con un treno merci proveniente dalla direzione opposta, il bilancio è pesantissimo: 17 morti e 80 feriti. "Colpevoli" il macchinista e il capotreno, anche loro tra le vittime, che avrebbero "bucato" un semaforo rosso.

Nel 2005, ma anche dopo, le "ferrovie più sicure d'Europa", facevano viaggiare un macchinista da solo, affidando ai suoi occhi il controllo di un semaforo nella nebbia.

Nessuna tecnologia a bloccare il treno e ad arginare l'errore umano, infatti, il sistema SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treni) verrà utilizzato successivamente.

Il macchinista di Crevalcore guidava con il dispositivo cosiddetto "a uomo morto", un pedale da pigiare per dimostrare di essere vigili ma inutile a verificare la correttezza delle operazioni e comunque scollegato dai segnali come quelli del semaforo. Il macchinista "pedalava" correttamente, mentre però i suoi occhi non riuscivano a vedere nella nebbia il semaforo rosso.

Questo dispositivo è stato a lungo contestato dai macchinisti, definito "strumento di alienazione" e inutile se non dannoso ai fini della sicurezza; in molti si sono rifiutati di utilizzarlo, incorrendo anche in pesanti sanzioni da parte aziendale, fino al licenziamento. Attualmente tale dispositivo è stato ritenuto nocivo, eliminato per anni e da poco reintrodotta in una versione sicuramente meno invasiva ma che è ancora oggetto di contestazione da parte dei macchinisti.

All'indomani dell'incidente numerose furono le mobilitazioni dei ferrovieri e degli Rls affinché si indagasse a fondo sulle responsabilità, guardando all'intero sistema che deve garantire la sicurezza dei treni.

Le indagini della magistratura si conclusero, con la richiesta di rinvio a giudizio per omicidio colposo e disastro colposo di 7 dirigenti di RFI. Il processo si concluse con l'archiviazione per i vertici di RFI, Mauro Moretti, all'epoca dei fatti amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana (Rfi) e gli altri due dirigenti nazionali Michele Mario Elia e Giancarlo Paganelli furono assolti, per non avere commesso il fatto, dall'accusa di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime.

Fu riconosciuto il doppio errore umano dei ferrovieri del treno passeggeri, che a causa della fittissima nebbia non videro i segnali rossi.

Insomma, la causa fu l'"errore umano" di due ferrovieri morti che non si sono nemmeno potuti difendere o raccontare la propria versione dei fatti.

I familiari delle vittime e tanti macchinisti ferrovieri, hanno criticato duramente questa vergognosa e vigliacca sentenza.

In termini di sicurezza sui binari, ricordiamo che da quel tragico gennaio 2005 vi sono stati numerosi altri incidenti molto gravi con decine di vittime, tra cui Viareggio, Andria e Corato, Pioltello ... ■

RICCARDO

## Toscana

# Uno sciopero straordinariamente temuto dall'azienda

Il 19-20 gennaio si è svolto lo sciopero di 24 ore dei capitreno e macchinisti della Toscana, il secondo, dopo quello di sei ore del 25 novembre scorso, anche questo, come il primo, proclamato da tutto il fronte sindacale toscano.

Della vertenza abbiamo già parlato nei numeri precedenti, aperta e condotta per:

- opporsi alla mancata conferma di due colleghi apprendisti, al rischio che questo si ripeta, opporsi alla condizione di soggezione, di minaccia e ricatto alla quale sono sottoposti i nostri colleghi, e reagire al clima intimidatorio, agli abusi, alle angherie, alle violazioni contrattuali e normative; migliorare le condizioni di lavoro, a cominciare dai turni insostenibili, ritmi, diritto al pasto, riposi fuori residenza.

Lo sciopero del 19-20 gennaio è stato molto partecipato. L'azienda temeva questo sciopero, dopo aver subito quello del 25 novembre, ha fatto "tesoro" di quella lezione.

In quel caso, infatti, non avevano fatto in tempo a prepararsi per neutralizzare gli effetti dello sciopero, puntando tutto sull'intervento del prefetto, a due giorni dallo sciopero, al quale si era rivolta per farlo sospendere o almeno dimezzare, con la scusa della Maratona a Firenze. Grazie all'azione concentrata di attivisti Cat Cub, Usb e delle Rsu, il danno è stato limitato, lo sciopero pur ridotto a 6 ore si è ugualmente fatto. Ma il tentativo aziendale, documentato, ha scatenato l'indignazione dei lavoratori, amplificando la partecipazione. Così, nonostante la difficoltà di uno sciopero di domenica e di sole 6 ore, tanti sono stati i treni soppressi, l'evidenza della riuscita è stata alta, come da tempo non avveniva.

Non doveva ripetersi ancora! Per lo sciopero di 24 ore del 19-20 gennaio Trenitalia ha messo in campo una preparazione di settimane, con task-force di quadri aziendali "dedicati" esclusivamente a ostacolare la riuscita della mobilitazione.

Ogni mezzo e stratagemma è stato usato: non che questo non fosse accaduto nel passato, ma in questo caso non hanno tralasciato niente, e a un livello superiore a sempre: azioni conoscitive relati-

ve all'adesione, richieste di modifica turno, di spostamento del riposo; impiego di agenti in straordinario, di quadri in sostituzione degli scioperanti; impiego dei tanti apprendisti, capitreno e macchinisti che, loro malgrado, sono impiegati in sostituzione degli scioperanti e spesso dovendo sottostare alle richieste aziendali di superlavoro anche durante la protesta. Ma non basta: sono stati chiamati al lavoro di domenica 20 nuovissimi assunti che frequentavano il corso di commerciale, quando avrebbero dovuto essere a casa, come parte del riposo. Hanno lavorato da capotreno, da soli, per la prima volta durante lo sciopero, e per ore oltre quelle previste dalle norme contrattuali.

A dispetto di ciò lo sciopero è stato comunque così partecipato, che l'azienda è stata costretta a sopprimere numerosi treni e a farne viaggiare altri in fortissimo ritardo.

Dunque l'azienda ha mostrato quanta paura fa una vertenza promossa contemporaneamente da OS regionali, Rsu e sindacati di base. Ha mostrato quanto sia per lei pericoloso, potenzialmente pericolosissimo, il contatto, la relazione, il legame, fra giovanissimi e anziani ferrovieri, fra macchinisti e capitreno. Questo timore è già un risultato e la dice lunga sul potere che hanno i lavoratori uniti che lottano e non si fanno fermare dalle trame. Gli stessi tanti giovani apprendisti hanno avuto "una lezione di scuola" da manuale, un momento formativo sicuramente ben appreso: costretti oggi a *lavorare contro se stessi*, hanno conosciuto a fondo il comportamento e le armi del ricatto imprenditoriale; domani potranno agire di conseguenza.

Ora si tratta di non disperdere ma di valorizzare quanto realizzato, di non fermarsi, di non "accontentarsi" di qualche piccolo miglioramento che sarebbe presto rimangiato. Si tratta cioè di continuare la vertenza, di rendere costante il nostro lavoro per sottrarre gli apprendisti dal ricatto costante, attrezzarci contro la repressione aziendale, rendere più sicuro e sostenibile il nostro. ■

## Calabria APPALTI FERROVIARI: la lotta continua

La Cub trasporti sta seguendo la vicenda degli appalti ferroviari cercando di ristabilire due argomenti importanti:

- L'autorità del sindacato e la capacità di esporre con conoscenza le varie problematiche del settore;

- I rapporti con le aziende vincitrici dell'appalto, coinvolgendo il gruppo delle Ferrovie dello stato al rispetto della clausola sociale quale ancora di salvezza per i lavoratori.

In effetti per come abbiamo esposto in precedenza, riferendoci al gioco delle assunzioni-cassa integrazione-assunzioni (cubrail 50), ci troviamo come nel caso della commessa RFI lotto 2 Calabria ad affrontare le leggi restrittive sulla cassa integrazione e sottostare alla programmazione aziendale alla ricerca del guadagno da loro chiesto.

Dal 1997 -ci teniamo a ribadirlo- siamo in Contratto di Solidarietà subendo passivamente l'azione di ribasso del costo annuo del singolo lavoratore, rispecchiando la volontà dell'allora AD Schimberni delle Ferrovie Dello Stato.

Analizzando gli anni trascorsi ed i numeri della forza lavoro di circa 500 unità, poteva essere messo in pratica un controllo sulle assunzioni (gonfiate allo scopo di avere poi gli esuberanti), smantellando la collusione fra appaltante e appaltato e arrivando ad un equilibrio sulle reali esigenze di personale, senza confusi inseguimenti sul rispetto delle clausole sociali. Ma la storia sindacale si è resa non idonea ad intervenire sulle gare nuove di appalto, proseguendo tacitamente allo scambio delle assunzioni.

Ci eravamo lasciati con l'approssimarsi della scadenza della Cassa Integrazione non più rinnovabile, con appuntamento al Ministero del Lavoro, che poteva divenire un tavolo tecnico e parlare di lavoro.

Il 14 gennaio 2019 si è conclusa con l'esame congiunto la problematica dell'azienda Gierre srl, accettando la proroga di 12 mesi al CDS terminato il 25 settembre 2018.

Al ministero hanno partecipato le organizzazioni presenti nella commessa sopra citata, tra cui cubtrasporti. Ci siamo trovati uniti nell'accettare l'ultimatum, questo o



### VERBALE DI ACCORDO

Il giorno 14 gennaio 2019, presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, si è svolta una riunione per l'espletamento dell'esame congiunto richiesto dalla GIERRE SRL, finalizzato alla concessione della proroga del contratto di solidarietà di tipo difensivo di cui all'art. 22 bis del D.Lgs. n. 148/2015, così come modificato dall'art. 25 del D.L. n. 119/2018.

Hanno partecipato:

- per il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali: il dott. Andrea Annesi della Div. VI della D.G. Rapporti di Lavoro e Relazioni Industriali;
- per la GIERRE SRL: il dott. Daniele Veneruso;
- per Fit Cisl, Filt Cgil, Uiltrasporti, Faisa Confail, Cub Trasporti rispettivamente in persona di Pierluigi Airano, Ermanno Aquino, Carlo Forlano, Antonio Dodaro, Annunziato Zavettieri, Benedetto Siniscalchi e Antonio Amoroso

### PREMESSO CHE

1. Gierre srl ha presentato a questo Ufficio istanza di esame congiunto finalizzata alla concessione della proroga del contratto di solidarietà di tipo difensivo di cui all'art. 22 bis del D.Lgs. n. 148/2015, così come modificato dall'art. 25 del D.L. n. 119/2018 e, pertanto, le Parti sono state convocate in data odierna.
2. Nel corso del presente incontro il referente della Società ha dichiarato quanto segue:
  - la Gierre srl opera nel mercato relativo alle attività ferroviarie;
  - la società, al fine di fronteggiare la situazione di crisi che l'ha investita nel corso degli ultimi anni e salvaguardare i livelli occupazionali ha fatto ricorso per la propria unità "RFI - Lotto 2 Calabria" al CDS di tipo difensivo scaduto lo scorso 23/09/2018;
  - nonostante il ricorso a detto ammortizzatore sociale, la società si trova ancora oggi a dover gestire una situazione di eccedenza quantificata in 24 dipendenti, su un organico di 38 lavoratori, relativamente alla propria unità di cui al punto che precede;
  - al fine di proseguire i programmi di gestione delle criticità aziendali ed occupazionali e, conseguentemente, evitare il ricorso ai licenziamenti collettivi dei lavoratori in eccedenza, la Società ha richiesto la proroga del Contratto di Solidarietà per un periodo di 12 mesi dichiarando che detta richiesta si rende necessaria a fronte del raggiungimento del limite massimo di fruizione degli ammortizzatori sociali di cui all'art. 4 del D.Lgs. n. 148/2015.
3. Al riguardo le OO.SS. hanno richiesto che il trattamento venisse riconosciuto con effetto a decorrere dal mese di ottobre 2018, la società ha, tuttavia, chiarito al riguardo che sino al 31/12/2018 i lavoratori hanno usufruito degli istituti contrattualmente previsti così come stabilito in accordo stipulato in sede istituzionale, presso la Regione Calabria, in data 3/10/2018 e 4/12/2018 e che, pertanto, la difficoltà gestionale rispetto alle eccedenze si determina con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2019.
4. Stante la situazione sopra descritta le OO.SS. firmatarie, nell'impossibilità di coprire periodi afferenti all'anno 2018, hanno comunque convenuto la decorrenza a partire dal 1° gennaio 2019.
5. Le Parti, ritenendo sussistenti i requisiti di cui alla circolare ministeriale n. 16 del 29 ottobre 2018 e sua parziale rettifica di cui alla circolare n. 18 del 22/11/2018, hanno convenuto sulla necessità di ricorrere allo strumento della proroga del Contratto di Solidarietà ex art. 22 bis del D.Lgs. n. 148/2015, in deroga ai limiti temporali di cui agli articoli 4 e 22 del decreto.
6. La Regione Calabria ha trasmesso, per le vie brevi a questo Ufficio, propria comunicazione, che si allega, attraverso cui riconosce la particolare rilevanza economica strategica per il territorio regionale e si impegna a concordare con l'azienda specifiche iniziative di politica attiva da destinare ai lavoratori.

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali - DIVISIONE VI

pec: doraoportilavoro.dv6@pec.lavoro.gov.it

niente. Troppo breve il tempo per noi della CUB, per sollevare molti quesiti, riconoscendo al tempo stesso la nostra preparazione per l'intervento sindacale, necessario alla presentazione della nuova commessa RFI già pronta, in attesa dei tempi tecnici per l'affidamento da parte di FS. Quando si arriva lì hai già il cappio al collo; nessuno è interessato a sapere chi e come te lo hanno annodato, puoi solo cercare di togliertelo al più presto, il resto pare oggettivamente perditempo.

Si parla di altri sei mesi di proroga alla Gierre srl.

Al tavolo abbiamo registrato la mancanza di fondi da parte del Ministero di coprire i mesi non coperti di CDS vale a dire ottobre-novembre-dicembre 2018 ed accettare la continuazione della solidarietà a partire del mese di gennaio 2019.

Nel periodo vacante del CDS abbiamo affrontato insieme all'azienda Gierre srl, ricevendo il supporto della Direzione Territoriale Calabria RFI che ha dato respiro affidando altro lavoro di decoro nelle stazioni e lungo la linea ferroviaria, di stipulare un accordo di secondo livello garantendo lo stipendio full time ai lavoratori interessati, a sostegno della dignità singola e delle loro famiglie.

Ci aspetta un periodo molto impegnativo nel controbattere la posizione della nuova azienda e di RFI spa, nel valutare attentamente il capitolato della nuova commessa in arrivo, riferendoci soprattutto al mantenimento della clausola sociale. ■

**BENEDETTO SINISCALCHI**

Vicenza

# Intervista ad un lavoratore degli appalti FSI (pulizia e lavaggio treni in impianto di manutenzione carrozze): diamo voce a chi non ce l'ha!

**Cosa fai, da quanto tempo e qual'è il tuo inquadramento contrattuale?**

Da circa un anno lavoro per una ditta di pulizie, subentrata in questo impianto dopo un cambio di appalto, che applica il contratto delle attività ferroviarie. La nuova esperienza non è partita col piede giusto perché molte promesse fatte, poi non sono state mantenute, però ora, dopo un anno, un buon 80% delle richieste le abbiamo ottenute.

**Mi spieghi meglio questo ultimo passaggio?**

All'atto dell'assunzione, ci hanno inquadrati tutti con ben tre livelli in meno rispetto a quello dovuto: ci siamo mossi e organizzati subito per ottenere ciò che ci spettava rivolgendoci al sindacato altrimenti, col sottoinquadramento, l'azienda andava a nozze! Ancora oggi ci pagherebbe meno per dei lavori che non siamo nemmeno tenuti a fare, addossandoci inoltre la colpa in caso di problemi.

**Qual è il tuo orario di lavoro? Ritieni di operare sempre in sicurezza?**

La mia settimana è di 38 ore come la vostra, con gli straordinari finora su base volontaria. Nel mio lavoro posso dirti che le norme di sicurezza ci sono in generale per il 70-80%. Allo stesso tempo però, dove veramente servono, ad esempio nella zona lavaggio esterna, scendono al 5%! I dpi ci vengono forniti abbastanza regolarmente anche se ora siamo in lotta contro l'azienda per alcune sostanze chimiche-cancerogene che ci fa utilizzare, secondo noi, senza le dovute protezioni. Ci spetta più sicurezza ma anche una maggiore retribuzione!

**Cosa significa per te appalto, far parte di una ditta esterna?**

Qui dentro ho iniziato a lavorare circa 10 anni fa con il contratto metalmeccanico e questo non va bene! Oggi, come ti dicevo prima, abbiamo lo stesso contratto dei ferrovieri ma siamo un caso raro credo. Purtroppo il tetto per entrare a lavorare per le ferrovie, negli anni si è abbassato di molto e questo ha aperto sempre di più le porte alle ditte esterne. La sicurezza che i soldi prima o poi arrivino (lavorando per le

ferrovie ndr) fa sì che tante provino ad entrare.

**E questo cosa genera secondo te?**

Lavoratori nuovi ogni giorno, esperienze e saperi che se ne vanno sempre di più perdendosi. Facendo così ci rimettiamo tutti! Si divide il lavoro, si dividono i lavoratori e tutto il processo produttivo...così si andrà sempre in peggio! E poi, non meno importante, c'è il fatto che i lavori sporchi vengono affidati alle ditte, per meno soldi e meno competenze richieste...e a rimetterci chiaramente siamo sempre noi lavoratori.

**Stesso lavoro ma contratti diversi: che idea ti sei fatto?**

Non dovrebbe essere così! Tutto ciò viene permesso per pagare meno i lavoratori e renderli ricattabili in ogni momento. Per un lavoro che richiede dieci operai, quando è ora di farlo ci si trova in tre, nonostante l'accordo sia diverso. In generale c'è molto sfruttamento, lavori da solo quando dovresti essere almeno in due. E spesso, l'occasione diventa poi la regola.

**Hai citato il termine "ricatto": lo vedi sicuro o precario il tuo posto di lavoro?**

Per quello che mi riguarda, non credo sia facile per la ditta dove sono ora lasciarci a casa. In linea di massima, l'eventuale ditta che subentra dovrebbe prenderci in carico. Noi, in ogni caso, siamo in allerta anche su questo fronte e vigili ad impedire che una nostra attività venga svolta, da un giorno all'altro, da un altro lavoratore assunto tramite agenzia, sottopagato e non protetto adeguatamente. Con il sindacato ci muoviamo anche in questa direzione.

**Finora hai descritto la tua attuale situazione. Della precedente esperienza lavorativa con l'altra ditta hai qualcosa da dire?**

Nella vecchia ditta nessuno si è mai mosso o alzato un minimo la testa. Si stava zitti consapevoli che le cose, almeno per una buona parte, non andavano bene. Regnava la paura di ritorsioni che prevedevano il trasferimento in altri impianti. Oggi invece abbiamo trovato il coraggio di organizzarci e iscriverci tutti al sindacato e, per ora, risulta essere stata una scelta giusta.

**Come ti trovi con i tuoi colleghi, con gli altri lavoratori degli appalti e con i ferrovieri?**

Qui ho trovato da sempre un ambiente rispettoso. Da parte mia credo di essermi sempre comportato bene e questo ha pagato.

**Come vivi la tua condizione di lavoratore immigrato? L'aria che tira in Italia è pesante?**

Non ho mai subito forme di razzismo e di discriminazione da quando sono qui. Credo di essere fortunato da questo punto di vista. Oggi il faro è puntato contro chi arriva dal mare e da fuori in generale: questo rende l'aria pesante come dici tu. Certamente non aiuta il fatto che una grossa fetta di questi migranti approdi in Italia...l'Europa dovrebbe collaborare di più altrimenti la situazione può solo che peggiorare.

**Per concludere, ti chiedo un giudizio complessivo della situazione lavorativa italiana.**

Sono in Italia da 22 anni circa. Ho visto le cose peggiorare sempre di più...i giovani non hanno futuro! Una volta finita la scuola, iniziano a lavorare tramite agenzia con contratti di due mesi e poi vengono lasciati a casa. La situazione è grave almeno dal 2009: prima c'era un tetto di massimo sei proroghe mentre ora ti aspetta una vita intera da precario. Io sono arrivato a lavorare con contratti di 4 ore al giorno...mi chiamavano per sostituire alla pressa gli operai assenti.

**Cosa bisognerebbe fare secondo te?**

Gilet gialli! *(sorridente ndr)*. Bisogna tornare ad alzare la testa: chi ci governa gioca sulla nostra paura! Lo sanno e lavorano per peggiorare le nostre vite. Gli amici e le amiche francesi ci stanno dando un grosso stimolo...chissà se anche in Italia avremo il coraggio di ribellarci.

Una breve intervista, nella quale traspare ancora una volta, l'importanza della lotta collettiva, dell'organizzazione e del rifiuto della paura. ■

Gennaio 2019



## Dagli impianti

### Bologna MORTE DI AMIANTO

Cordoglio per la morte prematura di Mario Giovanni Perin operaio dell'OGR di Bologna deceduto a 69 anni. La strage dell'OGR chiede giustizia! Occorre:

- Ricostruire l'intera storia di tutta la coorte dei lavoratori e risarcire TUTTE LE VITTIME DELL'AMIANTO E DELLA NOCIVITA' COMPRESSE QUELLE DISCONOSCIUTE O ADRITTURA NON SEGNALATE ALL'INAIL, ALLA Ausl e alla Procura della Repubblica;
- Incaricare un commissario *ad acta* che acceda a tutti gli archivi e esistenti e contatti tutte le persone informate sui fatti; occorre una indagine epidemiologica più approfondita che rifocalizzi gli eccessi che pure erano comparsi anche di malattie da amianto cosiddette "non tabellate" (LNH, tumori del rene, tumori gastroenterici ed altro); devono essere riesaminate tutte la patologie a suo tempo non riconosciute dall'Inail che nel frattempo hanno mutato la loro collocazione in termini di evidenza del nesso eziologico; BISOGNA CHIARIRE DEFINITIVAMENTE LA ENORME DISCREPANZA TRA I CASI DI MALATTIA E MORTE PER I QUALI SI E' PROCEDUTO SUL PIANO PENALE E QUELLI EFFETTIVI (UN NUMERO ENORMEMENTE PIU' ALTO);
- Procedere sulla bonifica del sito; non basta l'inserimento del sito nei SIN (siti di interesse nazionale), operazione per la quale è stata stanziato un fondo a carico del bilancio pubblico; occorre andare avanti con la caratterizzazione e far pagare i costi della bonifica per intero alle ferrovie e comunque a chi detiene oggi la proprietà del sito stesso;
- Rilanciare ed ampliare le richieste di indennizzo evitando assolutamente le elemosine; per esser chiari: i mesoteliomi "ambientali" devono essere risarciti esattamente come quelli occupazionali;
- Riconoscere la esposizione a tutti i lavoratori effettivamente esposti, compreso il personale viaggiante che sta pagando un costo enorme in termini sia di speranza di vita che di stress; ma il ceto politico risulta eviden-

temente non interessato ad una così eclatante questione di sanità pubblica e di giustizia. Dobbiamo sperimentare forme di pressione e di lotta nuove e più efficaci. Lutto per la ennesima morte operaia, determinazione nel "continuare in quello che è giusto" senza chiedere elemosine. ■

VITO TOTIRE  
*presidente nazionale AEA associazione esposti amianto e rischi per la salute*  
 Via Polese 30 40122-Bologna

### Ragusa TRENITALIA SFASCIA GLI ORARI DEI TRENI PENDOLARI E LA REGIONE (COMMITTENTE) STA A GUARDARE

*Agli organi di informazione e p. c. a S.E. il Prefetto di Ragusa al rappresentante del Comitato Pendolari Siciliani*

Lunedì 28 gennaio, senza darne preavviso alcuno, la Direzione Regionale di Trenitalia ha varato una modifica unilaterale degli orari di alcuni treni, sconvolgendo in maniera drastica e negativa il servizio pendolari sulla linea Siracusa-Ragusa-Gela-Licata-Caltanissetta.

Il provvedimento è probabilmente da addebitare ad una protesta, attraverso una raccolta di firme, dei pendolari della linea per l'eccessivo ritardo delle corse, e al successivo intervento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che ha visto intervenire anche la Prefettura di Ragusa.

In sintesi, il treno 26667 proveniente da Caltanissetta Centrale e in arrivo nel capoluogo ibleo alle ore 8, treno su cui viaggiano lavoratori pendolari verso sia Gela che la provincia di Ragusa e studenti da Gela verso Comiso, viene posticipato di oltre mezz'ora, con arrivo a Ragusa alle 8,46, fuori tempo massimo per qualsiasi pendolare. Questa situazione comporta inoltre la cancellazione del collegamento Ragusa-Modica-Siracusa delle ore 8, assicurato dallo stesso treno, così che per recarsi da Ragusa a Siracusa il primo treno utile è oggi alle ore 14,07, la qual cosa è a dir poco scandalosa!

Il treno 12822 Siracusa-Gela del mattino, già penalizzato da una sosta di 20 minuti a Modica, subisce un ulteriore allungamento della sosta, tanto che la percorrenza da Siracusa a Ragusa (dove arriva alle 8,43, anche questo completamente fuori orario per i pendolari) ne risulta gonfiata fino a superare le tre ore

(precisamente 3,07 minuti), rispetto alle normali 2 ore.

Il treno n. 26595 proveniente da Xirbi, in coincidenza col treno 3808 da Palermo, viene posticipato di due ore, pertanto il primo treno utile per spostarsi da Palermo a Ragusa-Modica non è più alle 13,30 ma alle 15,31 con arrivo a Ragusa alle 19,51.

Riteniamo gravissimo quanto accaduto; oltre tutto il Comitato pendolari era stato convocato a Palermo da Regione e Trenitalia mercoledì 16 gennaio, e in quell'occasione non è stato fatto alcun cenno all'intenzione di apportare queste devastanti modifiche. Il che rende estremamente irresponsabile l'intervento di modifica apportato, che va nella direzione opposta dell'unico provvedimento necessario sulla linea: ristabilire la funzionalità delle stazioni per gli incroci (una delle cause principali dei ritardi). Una necessità costantemente segnalata ma sulla quale si continua a glissare mentre la Regione si gira dall'altra parte.

Noi riteniamo di trovarci davanti all'ennesimo tentativo di smantellare il servizio ferroviario su questa tratta, dopo anni di impegni per rilanciarlo e renderlo decentemente efficiente, cosa che aveva richiamato non pochi viaggiatori, illusi che fosse cominciata una nuova era per le nostre ferrovie. Fatto a sua volta estremamente inaccettabile è che la Regione, committente del servizio, abbia lasciato passare queste modifiche senza colpo ferire, abbia permesso che le richieste, articolate e documentate dei pendolari della tratta, venissero così drasticamente mortificate. In pochi giorni siamo tornati indietro di molti anni.

Se a Palermo hanno intenzione di far sparire i pendolari per poter così risolvere a monte il problema del ritardo dei treni, abbiano la coerenza di dircelo in faccia.

Se a Palermo si affronta la questione dei ritardi, più e più volte denunciate dai sindacati e dai pendolari, allargando e spostando gli orari dei treni in modo da assorbire i ritardi stessi facendoli diventare parte dell'orario ufficiale, abbiano il coraggio di dirlo ai lavoratori e alle lavoratrici, agli studenti e a tutti coloro che utilizzano giornalmente i treni.

Noi diciamo No. Sono anni che ci battiamo, studiamo, corriamo a destra e a manca per rilanciare il trasporto su ferro in questa linea, dove sono stati investite ingenti risorse pubbliche, per approdare a che cosa? a collegamenti cancellati, a orari impossibili, a scorrettezze istituzionali.

Noi diciamo no e ci continueremo a battere perché il diritto alla mobilità sicura, pubblica e collettiva venga applicato anche alle popolazioni del Sud Est dell'Isola. ■

**CUB TRASPORTI, FEDERAZIONE PROVINCIALE  
 COMITATO PENDOLARI LINEA SR - RG - CL**

# Partigiane



Questa parola, questo riconoscimento formale di combattente antifascista non fu automaticamente attribuito alle tante donne che hanno fatto parte delle forze della Resistenza antifascista ed antinazista in Italia, "La qualifica di Partigiano viene riconosciuta a chi portato le armi per almeno tre mesi o partecipato ad almeno tre azioni di guerra o patito oltre tre mesi di carcere." Ma un numero enorme di donne ha fatto la Resistenza, procuravano rifornimenti, distribuivano la propaganda, erano staffette, sabotatrici, infermiere, raccoglievano informazioni, trasportavano armi, ospitavano fuggiaschi e ricercati, assistevano gli imprigionati e combattevano ma, erano considerate "di supporto" la figura di combattente partigiano era maschile, retaggio della consuetudine agraria del paese, della morale cristiano-borghese ma anche del ventennio mussoliniano della "donna angelo del focolare" buona solo per accudire l'italico maschio e sfornare figli alla patria fascista.

Studi recenti raccontano l'effetto prodotto nell'immaginario dei repubblicani dalle donne della Resistenza, mostri assetati di sangue e sesso, secondo il ribaltamento da incubo dei principi di castigamento delle loro donne.

Le violenze all'interno delle stanze di tortura, di sovente, erano doppiamente drammatiche per le partigiane catturate.

Trentacinquemila partecipanti alle formazioni combattenti, oltre settantamila appartenenti ai Gruppi di difesa della donna (organizzazione sorta nel novembre 1943 a Milano su iniziativa del Partito Comunista per coinvolgere maggiormente le donne nelle attività resistenziali). Hanno lottato, sono state la forza dietro le avanguardie combattenti, hanno visto morire i loro cari, bruciate le loro case ed hanno pagato un alto prezzo di sofferenze e sangue versato, 4653 arrestate e torturate, 2750 deportate, 623 morte in combattimento o fucilate dai nazifascisti, tra loro 19 riconoscimenti di Medaglia d'oro al valor militare.

Donne di diversa classe sociale, con pochi o tanti studi fatti, con diversi carichi familiari ma donne che hanno dato un contributo fondamentale alla sconfitta dei fascisti e degli occupanti nazisti.

Donne come Irma Bandiera di Bologna, figlia di un capomastro edile, dopo l'armistizio dell'otto settembre 1943 e lo sfacelo delle forze armate inizia ad aiutare i soldati sbadati a sottrarsi alla cattura dei tedeschi occupanti (il fidanzato di Irma, militare delle truppe italiane a Creta è catturato dai tedeschi e durante il trasferimento via mare verso Atene resta disperso nell'affondamento della nave colpita da aerei inglesi). Aderisce al Partito Comunista, entra a far parte della VII Brigata GAP "Gianni Garibaldi" col nome di battaglia "Mimma". Il 5 agosto 1944 i partigiani uccidono un ufficiale tedesco e un comandante delle Brigate nere fasciste. Si scatena la rappresaglia nazifascista, il 7 agosto, a Castelmaggiore, mentre trasporta armi, Irma viene arrestata con altri partigiani. Portata a Bologna e consegnata nelle mani della Compagnia Autonoma Speciale del criminale Tartarotti, Irma subisce per sei giorni e sei notti feroci torture per estorcergli informazioni sulle forze partigia-

ne. "Mimma" non parla, i suoi aguzzini alla fine la accecano e la uccidono a colpi di pistola in località Meloncello, il corpo fu lasciato davanti al muro della ICO, fabbrica di materiale sanitario, portato all'Istituto di Medicina Legale dove il custode, antifascista, ebbe il tempo di fotografarne il viso orrendamente devastato dalle torture. Irma, colei che, come ha detto Renata Viganò, inflisse ai suoi carnefici "la più ignominiosa disfatta della loro sanguinaria professione" è sepolta nel Cimitero della Certosa di Bologna.

Donne come Modesta Rossi di Bucine (Arezzo) contadina, madre di cinque figli, col marito Dario Polletti prende parte alla Resistenza con la formazione partigiana "Banda Renzino" staffetta, cuoca, porta armi ed informazioni.

il 29 giugno 1944 i nazisti scatenano feroci rappresaglie nella provincia di Arezzo, durante un rastrellamento nel casale di Solaia di Monte San Savino dove abitava, arrestata assieme ai figli si rifiuta di dare informazioni sul marito ed i partigiani, uccidono il figlio piccolo che tiene in braccio e poi lei a pugnalate mentre stringe al petto il piccolo, la casa fu incendiata.

Donne come Iris Versari di Poggio San Benedetto (Forlì) figlia di Angelo, nella casa di famiglia ospitavano un gruppo partigiano, il 27 gennaio 1944 i tedeschi attaccano e incendiano la casa, il padre viene arrestato e deportato in Germania dove morì in un campo di concentramento.

Iris si unisce alla formazione partigiana guidata da Silvio Corbari, la banda compie numerose azioni sulle strade e nei paesi dell'Appennino, il 18 agosto 1944 a seguito di una spiata, i fascisti accerchiano la casa che gli ospita a Tredozio, Iris benché ferita ad una gamba in una precedente azione uccide il primo milite che irrompe nella stanza, impossibilitata a muoversi copre sparando il tentativo di fuga dei compagni, si uccide prima di essere catturata. Silvio Corbari, Arturo Spazzoli e Adriano Casadei perdono la vita durante il tentativo di rompere l'accerchiamento, i loro corpi assieme a quello di Iris vengono appesi a monito per la popolazione sotto i portici di Castrocaro e poi ad un lampione di Forlì.

Donne come Maria Assunta Lorenzoni di Macerata, crocerossina a Firenze dopo l'otto settembre entra in contatto con la Resistenza fiorentina, entra nella "Brigata V" di Giustizia e libertà, diventa "Tina". Si occupa di tenere i collegamenti col Comando di divisione, organizza l'espatrio per cittadini ebrei o perseguitati politici, svolge pericolose missioni di spionaggio a ridosso delle linee tedesche. Durante la battaglia per la liberazione di Firenze attraversa più volte le zone di combattimento per portare ordini al Comando d'Oltrarno. il 21 agosto 1944 viene catturata, portata a Villa Cisterna su via Bolognese appena la lasciano sola tenta la fuga, viene uccisa da una raffica di mitra mentre tenta di scavalcare il reticolato. il padre professor Giovanni Lorenzoni dell'Istituto internazionale di agricoltura di Firenze, saputo della sua cattura, mentre si stava adoperando per provare a liberarla tramite uno scambio di prigionieri, lo stesso giorno, viene ucciso da una bomba tedesca mentre si trova presso un vicino avamposto degli alleati.

Donne come Genoveffa Cocconi contadina del reggiano, madre dei sette fratelli Cervi, antifascisti, partigiani fucilati dai fascisti il 28 dicembre 1943 nel poligono di tiro di Reggio Emilia, Genoveffa sostiene le lotte politiche e sociali della famiglia e pure la scelta del combattere i nazifascisti, non è partecipante diretta, ma c'è, c'è per il marito Alcide, per i sette figli ribelli, per le nuore ed i nipoti, per il lavoro in fattoria, per il cibo e i vestiti dei fuggiaschi che ospitano nel casale o per i partigiani. Genoveffa regge tutto col suo cuore e le sue braccia, il cuore cederà, sarà indubbiamente il dolore per la perdita patita ma sarà soprattutto il dolore di vedere incendiate di nuovo la fattoria nel novembre 1944 da mano fascista vigliacca ed anonima. ■

## VOCI DAL ROJAVA

L'esperienza rivoluzionaria del movimento di liberazione del popolo curdo deve sparire! Principalmente quella del territorio del Rojava nella Siria del nord, che in questi anni ha impostato una autogestione popolare di tutti i territori liberati dalla barbarie del fanatico Califfato islamico imposto dai tagliagole dell'ISIS. Anche dopo aver sconfitto i massacratori del Califfato, i combattenti - curdi e non- delle Unità di Protezione del Popolo (YPG) sono sotto attacco delle truppe turche inviate dal dittatore Erdogan. Questo esempio di convivenza tra popoli, di emancipazione delle donne, di gestione del territorio e del potere sottratto alla logica del profitto e dello sfruttamento capitalistico, ispirato da principi di ecologia sociale, cooperazione ed indirizzo collettivo dell'economia, deve essere spazzato via.

Dopo che dalla strenua resistenza della città di Kobane del luglio 2014, accerchiata dalle milizie islamiche fino a quel momento inarrestabili, e dopo la recente liberazione dall'oppressione jihadista di Raqqa, la città diventata la capitale del Califfato, abbandonati ora, sia dagli USA che dagli europei che ritireranno le truppe dall'intera area siriana, i combattenti delle YPG sono sotto i colpi delle forze armate turche. Il presidente Erdogan ha dichiarato che intende distruggere il terrorismo, ma lascia tranquilli i gruppi islamici o li appoggia anche direttamente, mentre invece sta portando avanti una guerra totale al movimento curdo, mostrando così le sue vere intenzioni:

- Guerra interna, contro ogni opposizione, le minoranze, gli studenti, le donne, i giornalisti non allineati, i lavoratori, con la feroce repressione contro il Partito dei lavoratori del Kurdistan (PKK), una repressione portata sistematicamente avanti con arresti, uccisioni, attacchi militari contro le città ribelli. Ad oggi decine di parlamentari, sindaci, intellettuali curdi sono agli arresti, il leader storico del popolo curdo, Abdullah Ocalan si trova in regime di massimo isolamento in un carcere di massima sicurezza da decenni, numerosi detenuti e sostenitori sono in sciopero della fame per lottare contro la segregazione.

- Guerra esterna, contro il territorio del Rojava e le Unità di protezione del popolo. La regione di Afrin è stata occupata dalle truppe turche e dai loro protetti islamisti, mentre i combattenti curdi hanno protetto l'esodo della popolazione verso aree sicure e attuano la guerriglia contro gli invasori. Molteplici sono gli attacchi aerei turchi contro il campo profughi di Maxmur nel Kurdistan iracheno e la regione montuosa di Shengal al confine turco iracheno siriano.

Erdogan minaccia di annientare tutto il movimento di liberazione, i compagni delle YPG si stanno preparando all'attacco, curdi e arabi, turcomanni, assiri, musulmani, yazidi e cristiani, uomini e donne tenteranno di fermare le truppe di quello che è il secondo esercito della NATO, con loro ci saranno anche i combattenti internazionalisti arrivati per aiutarli.

Formano l'International Freedom Battalion e vengono da paesi diversi, sono qualche centinaio, sono inglesi, turchi, tedeschi, spagnoli, greci, baschi, colombiani, libanesi, francesi, palestinesi, cinesi, albanesi, olandesi, statunitensi e anche italiani. Sono gli internazionalisti che si sono uniti ai combattenti della resistenza curda contro i tagliagole del Califfato islamico, sono i nuovi partigiani.

Lettera inviata dagli internazionalisti italiani in Rojava per il 25 Aprile:



*Settantatré anni fa l'Italia veniva liberata dall'oppressione nazifascista.*

*I partigiani erano la parte di quella generazione che decise di combattere il fascismo e di lottare per una società più umana, libera e giusta.*

*Un'impresa difficile per cui tanti hanno sacrificato la vita. Tantissimi hanno rischiato di perderla, sono stati arrestati e torturati. Quanti hanno partecipato alla Resistenza rimarranno per sempre un esempio per tutto il mondo di coraggio e umanità.*

*Anche nella nostra epoca continua lo scontro tra chi lotta per una società libera, democratica e pacifica e chi vuole portare oppressione e guerra in nome di un popolo o di un Dio superiore. Proprio come allora c'è chi è pronto a chiudere gli occhi o a sostenere il fascismo, nelle sue varie forme, per ottenere più potere o più profitti.*

*Noi abbiamo deciso di stare dall'altra parte, dalla parte della Resistenza, e sappiamo di non essere soli. In Italia ed in tutto il mondo i nostri amici e compagni stanno nelle lotte dei lavoratori, degli studenti, dei migranti, nel movimento No TAV ed ovunque ci siano persone che desiderano un futuro più umano e giusto.*

*Nella Siria del nord, sta rivivendo lo stesso scontro che ha visto i partigiani combattere contro il fascismo, il nemico è lo stesso che si combatteva sui nostri monti più di settanta anni fa, come anche la sua mentalità, ha solo cambiato volto, il fascismo di oggi in Turchia ha la faccia di Erdogan, dell'Isis e di al-Queda. Come all'epoca, i nostri politici ed i nostri governi, quotidianamente tradiscono i valori della Resistenza, perché fanno affari con questo fascismo e ne tacciono i crimini - quando non li approvano esplicitamente.*

*Per loro la rivoluzione della Siria del nord, è da distruggere perché rappresenta la speranza di una società libera, democratica in cui diversi popoli vivano in amicizia. In questa rivoluzione rivivono gli ideali dei partigiani di allora e ispirati dal loro esempio, siamo venuti qui dall'Italia per difenderla e contribuirvi. Nonostante la distanza geografica e temporale, i nostri compagni curdi, arabi, assiri e turcomanni, ascoltando le storie della Resistenza, le sentono come quelle di persone loro compagne e amiche.*

*Nelle lunghe notti passate al fronte o sotto i bombardamenti, nel lavoro quotidiano di costruire una società democratica e libera, spesso il nostro pensiero è andato a chi ha combattuto nella Resistenza, alla ricerca di una fonte di forza e di coraggio per fronteggiare il fascismo di oggi. I martiri della Resistenza sono sangue del nostro sangue, nervi dei nostri nervi e lotteremo sempre perché i loro valori non siano mai sconfitti.*

**"MARCIAVAMO CON L'ANIMA IN SPALLA NELLE TENEBRE LASSU', MA LA LOTTA PER LA NOSTRA LIBERTA' IL CAMMINO CI ILLUMINERA' "**

*Buon 25 Aprile a tutti gli antifascisti italiani!*

## Italiani nella rivoluzione della Siria del nord

Italiani come Lorenzo, fiorentino, in curdo Tekoser, che è da tempo in Rojava ed ha combattuto ad Afrin, il territorio liberato dai guerriglieri delle Unità di protezione del popolo. Dopo la riconquista, qualche mese fa quell'area è stata attaccata dall'esercito turco, permettendo di riprendere terreno alle milizie islamiche, con cui collude il dittatore Erdogan.

-Mi sono avvicinato alla causa curda perché mi convincono gli ideali che la ispirano.- dice Lorenzo -Vogliamo entrambi una società più giusta e più equa. L'emancipazione della donna, la cooperazione sociale, l'ecologia sociale e, naturalmente, la democrazia. Per questi ideali sarei stato pronto a combattere anche altrove, in altri contesti. Poi è scoppiato il caos ad Afrin ed ho deciso di venire qui ad aiutare la popolazione che voleva difendersi.

Come Karim, di Senigallia, figlio di un partigiano italiano, il primo ad unirsi ai combattenti curdi.

Come Davide, Maria, Jacopo, Paolo e Fabrizio, esponenti del movimento No TAV torinese o il pugliese Carlo "Gabar".

Come Claudio o l'anarchico torinese Paolo "Cekdar Agir" o l'indipendentista sardo Pierluigi ...

Come il bergamasco Giovanni Francesco Asperti, operaio cin-

quantenne col nome di battaglia "Hiwa Bosco", morto il 7 gennaio nella città di Derik nell'est del Rojava, il primo caduto italiano tra i volontari internazionalisti.

Ma in Italia la ricezione di quel che fanno è tutt'altro che d'apprezzamento. Hanno aiutato a sconfiggere gli assassini dell'ISIS, quelli dei massacri dei miscredenti nelle fosse comuni, quelli che uccidevano i prigionieri e mettevano i video sui social network, i mandanti delle stragi di Parigi, Francoforte, Nizza, Barcellona ... ma saranno processati: la giustizia italiana si rivolge loro contro.

Paolo, l'anarchico torinese che per andare in Rojava non aveva più ottemperato agli obblighi di firma in commissariato cui era sottoposto per aver partecipato a tafferugli con la polizia davanti al carcere, al rientro in Italia, è stato condannato ad un anno e quattro mesi.

"Sottoposti a sorveglianza speciale" è il provvedimento che la magistratura ha applicato a Davide, Maria, Jacopo, Paolo e Fabrizio dopo il loro rientro, potrebbero essere pericolosi, forse più come militanti NO TAV che come internazionalisti agli occhi dei magistrati torinesi molto proni agli interessi politico affaristici dietro quella grande, inutile e costosa opera. ■

## SALONICCO, ANDATA E RITORNO!

Dopo la mia prima avventura nel mondo del volontariato sul campo (CR giugno 2018 "Perché non io?"), vorrei riportare la mia esperienza per una nuova carovana avvenuta nel mese di settembre a Salonicco.

Nonostante fossi in Grecia e le persone accolte erano più o meno le stesse, a differenza di Chios, nella nuova spedizione ci siamo trovati di fronte a due scenari completamente differenti su cui operare. Da un lato abbiamo ritrovato gli stessi campi con le stesse problematiche viste precedentemente: tende dell'UNHCR poste in zone rurali che al primo acquazzone diventano acquitrini, lontananza dai centri abitati anche 20 o 30 km, cosa che rende molto difficile gli spostamenti dei profughi stessi o la possibilità d'aiuto dei volontari, servizi ridotti al minimo (5 o 6 bagni chimici ogni 200/300 persone), mancanza di cambi d'abiti, che costringe le persone a stare parecchi giorni con addosso le stesse cose, mancanza di cucine da campo, che obbliga le persone ad accendersi piccoli focolai per terra all'esterno e cucinare quello che riescono mentre, durante il periodo invernale o nelle giornate di pioggia il tutto viene spostato all'interno delle tende con i rischi che ne conseguono. Dall'altro lato, abbiamo avuto la possibilità di poterci rapportare con gli "Homeless", ovvero i senza tetto. La differenza sostanziale tra le due mete, sta proprio nella posizione geografica: a Chios, e generalmente in tutte le isole toccate dal problema, si trovano persone che possono ambire ad uno status di rifugiato ed intraprendere un percorso regolare ma ce ne sono tantissimi costretti a scappare (perché in qualche maniera perseguitati o semplicemente con speranze di migliorare il loro standard di vita) che la comunità Europea non riconosce come persone a rischio e quindi, se cercassero rifugio su di un'isola, rimarrebbero intrappolati, più facilmente presi e rimandati nel paese d'origine. A Salonicco invece, nel continente, hanno più possibilità di sfuggire ai controlli ed intraprendere "the Game" il viaggio della speranza attraverso i Balcani.

Tra gli homeless lo scenario è oltre i limiti dell'immaginabile. Non hanno nessun tipo di sistemazione. Li trovi accampati negli scheletri dei palazzi in costruzione, nelle strutture abbandonate o ai margini delle strade, vivono di espedienti e si affidano alle varie associazioni di volontariato per poter mettere qualcosa sotto i denti, fanno code chilometriche per potersi lavare in strutture da campeggio (immaginate in inverno) e non hanno servizi igienici da poter utilizzare. Riuscire a fare una stima di quanti siano è difficile, per rendere l'idea noi sia per pranzo che per cena preparavamo circa 300/400 pasti.

Chi sono queste persone? Oltre a Greci caduti in disgrazia abbiamo trovato profughi da tutte le parti del Medio Oriente (Siria, Iraq, Iran, Giordania), Nord Africa (Marocco, Tunisia, Algeria ed Egitto), più varie popolazioni perseguitate come i Curdi. Tra di loro ci sono anche persone che potrebbero farsi registrare e seguire un percorso regolare nell'acquisizione dello status, però preferiscono vivere in clandestinità cercando di evadere i controlli per raggiungere altre mete dove regolarizzarsi e non incombere nelle restrizioni del trattato di Dublino. Questo trattato prevede che, qualsiasi profugo che entri illegalmente in una nazione europea e richieda asilo, se successivamente viene trovato in uno stato terzo, è diritto di quest'ultimo poter rimandare la persona nel primo paese di approdo dove è stato identificato.

A differenza dei Greci, che tendenzialmente sono persone anziane, i profughi hanno una età che va dai quattordici ai trentacinque anni, come ho riportato vivono in sistemazioni occasionali e non hanno nessun supporto materiale né psicologico, se non pochissimi presidi mandati avanti attraverso raccolte di fondi da parte di privati. Incontrandoli ho fatto caso che nelle situazioni di bisogno la nazionalità, il colore della pelle, la lingua, il credo politico, la religione o la sessualità sono tutti dettagli marginali che perdono di peso. Quando sei nel mezzo a persone che come te non hanno niente la sopravvivenza è l'unica cosa che conta mentre a tutto il resto viene dato il relativo valore che merita.

Forze dell'ordine e organi statali sono perfettamente a conoscenza della presenza di profughi non registrati e quindi "irregolari" e della precarietà della loro situazione, preferiscono però chiudere un occhio, se non entrambi, sapendo che non è interesse di que-

sti ragazzi rimanere in Grecia ma ambiscono quasi tutti a spostarsi in altre nazioni Europee dove possano raggiungere familiari, parenti o conoscenti e farsi registrare lì, eludendo le normative dei trattati europei.

Ogni tanto vengono fatti dei controlli e tra quelli non aventi diritto qualcuno viene segnalato e rispedito nel paese da cui proviene, ma nella maggior parte dei casi vivono di questa precarietà, sperando in qualche maniera di riuscire ad ingannare i vari passaggi di frontiera e raggiungere quelle mete da loro tanto agognate. Purtroppo durante questa transumanza la realtà è completamente differente, vengono acciuffati, picchiati e rimandati indietro.

Tra tutti i vari racconti che mi hanno riportato i vari Homeless, mi ha colpito uno in particolare, quello di Roberto, signore Curdo Turco. Fino a pochi anni fa era proprietario di uno dei migliori ristoranti di Ankara. Mi ha raccontato che, nonostante il locale andasse benissimo e le sue condizioni economiche fossero ottimali, con le restrizioni effettuate da Erdogan è stato perseguitato, gli hanno confiscato il ristorante e costretto a scappare dalla Turchia in quanto omosessuale ed in più di origine Curda.

Questo è solo uno dei racconti assurdi di cui siamo stati testimoni, però sono veramente tanti i casi riportati che possono sembrare assurdi ma non in posti in cui i parametri occidentali di garanzie di vivibilità sono solo una lontana speranza.

Come in tutte le varie esperienze che ho provato finora, quello che noi facciamo non è altro che cercare di aiutarli a recuperare quel minimo di dignità necessaria a considerarsi delle persone. Gli strumenti in nostro possesso molte volte sono veramente pochi però, già la presenza in molti casi aiuta. Preparavamo loro un panino per pranzo ed un piatto caldo per la cena attraverso un'altra associazione tedesca, gli fornivamo un minimo di supporto medico di primo soccorso, ma soprattutto stavamo con loro, parlandoci, ascoltandoli e scambiandoci le varie esperienze. Ci sono stati anche momenti di tensione durante il nostro servizio, più volte ci siamo trovati in mezzo a risse, accese per futili motivi se analizzati in un contesto "normale" ma di grandissimo valore in una situazione precaria come questa. Rispettare una fila, cercare di fare il "furbo" mettendosi in coda più volte, prendere da mangiare per il presunto fratello o l'amico che non si può muovere,

avere le stesse quantità di cibo data a quello prima di te, tutte futilità ma che potevano scatenare rivolte anche molto dure.

In tutto questo, quello che è emerso e che ritengo importante è che tra quando siamo arrivati e quando ce ne siamo andati le cose sono assai cambiate. Stando assieme giorno dopo giorno vengono a crearsi rapporti di fiducia che sgretolano quelle armature di difesa che ogni essere umano ha, tantopiù in condizioni di fragilità. Una notevole trasformazione si è verificata dopo che hanno scoperto con stupore, che eravamo tutti volontari e non persone stipendiate, per loro cosa stranissima, visto che tutti i contatti avuti precedentemente erano di tipo organizzativo istituzionale quindi fatto da lavoratori e non sociale.

Tanti colleghi, amici, parenti, mi chiedono cosa mi spinge ad utilizzare i miei giorni di ferie, i miei soldi, le mie energie ed il mio tempo libero per imbarcarmi in avventure di questo genere. Questa è una delle domande che quotidianamente mi pongo anch'io. Se nella prima spedizione poteva riassumersi in curiosità (non accettare passivamente ciò che veniva detto ai telegiornali o che leggevo sui quotidiani), a questo giro c'è la consapevolezza. Comunque, a prescindere da come uno la pensi, posso sicuramente affermare che, tutta la fatica, il tempo, le energie utilizzate mi tornano sotto forma di una completezza individuale, dandomi la possibilità di capire che lo straniero, il diverso, quello "strano", non sono una minaccia ma persone come noi, all'interno dei quali puoi trovare soggetti bravi e soggetti meno bravi ma che ugualmente ti possono dare quel valore aggiunto necessario a colmare le carenze che la vita occidentalizzata ci sta portando a pensare, e che in alcuni casi sarebbe bene rivedere.

Per concludere, non penso che nell'arco della mia vita sarò in grado di raggiungere posizioni tali che, delle mie scelte permettano di incidere in qualche maniera sul futuro del Nostro Paese e della società quindi, se malauguratamente mi venisse a mancare tutto il benessere di cui sono circondato, una famiglia che mi vuole bene, tanti amici, una casa di proprietà ed un lavoro e per una qualsiasi motivazione fossi io a trovarmi in situazione di difficoltà, magari costretto ad emigrare, sarei contento che una persona qualunque nei limiti delle sue possibilità mi aiutasse. Questa è la semplice consapevolezza! ■

SIMONE GIREZZI

## CANADA

I canadesi sono furiosi per l'uso da parte di Netflix delle riprese del disastro ferroviario di Lac-Mégantic (Quebec, 2013, 47 morti). Quest'inverno le terribili immagini dell'incendio causato dall'esplosione del treno di greggio sono apparse di nuovo sugli schermi televisivi canadesi, non su TG o documentari, bensì nel film di fantascienza su un'invasione aliena "Bird Box" con Sandra Bullock. Nel film le immagini di Lac-Mégantic fanno parte di un finto notiziario che pretende di mostrare violenti disordini in Europa.

La clip appare di nuovo brevemente in Travellers, una serie congiunta franco-canadese sui viaggiatori del tempo, riproposta in un finto notiziario che descrive un attacco nucleare a Londra. Il sindaco di Lac-Mégantic Julie Morin ha definito l'uso del video non etico. "Quelle

immagini sono la rappresentazione del peggior giorno della storia della nostra città, un giorno dal quale stiamo ancora lavorando duramente per recuperare", chiedendo all'industria cinematografica di riconsiderare l'uso di riprese tratte da "veri tragici eventi umani" per l'intrattenimento immaginario.

Pierre Mantel alla Camera dei Comuni ha denunciato Netflix con una risoluzione non vincolante in cui chiede alla compagnia di "risarcire i residenti locali e rimuovere il videoclip dai film". La proposta è stata approvata all'unanimità.

Alcuni commentatori hanno sottolineato che materiale di repertorio di disastri reali è stato utilizzato da Hollywood nei film di intrattenimento per anni. In una lettera aperta indirizzata alla comunità di Lac-Mégantic, i dirigenti di Netflix hanno scritto dicendosi rammaricati per il dolo-

re causato dalle loro produzioni, ma non hanno offerto un risarcimento.

Anche la società di distribuzione cinematografica che ha venduto il videoclip si scusa e dice che sta rivedendo la sua politica sull'utilizzo di certe immagini. "Recentemente abbiamo notato che il nostro filmato che descrive il disastro ferroviario del Lac-Mégantic è stato preso fuori dal contesto", ha affermato la società Pond5 in una nota. "Ci rammarichiamo profondamente che ciò sia accaduto e ci scusiamo sinceramente con chiunque sia stato offeso, specialmente le vittime e le loro famiglie".

I produttori della serie fantascientifica Travellers ora dicono che le immagini infuocate verranno ritagliate e sostituite il prima possibile. Dal canto suo Netflix si rifiuta di rimuovere il filmato dal film Bird Box. ■

# Avaria Antipattinante WP Z1



Il MANUALE DI MESTIERE "ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DEL FRENO CONTINUO AUTOMATICO", all'art. 12 bis comma 5 riporta quanto segue:

*"Obblighi del personale di accompagnamento treni:* Il personale di accompagnamento treni ai treni viaggiatori di materiale ordinario deve controllare, almeno una volta lungo il viaggio, che non vi siano segnalazioni di guasto relative all'antislittante.

In caso di guasto il capotreno, oltre a segnalare l'anormalità nei modi d'uso attraverso il libro di bordo/libro delle segnalazioni elettronico, dovrà chiedere alla Sala Operativa di riferimento di **concordare col Personale di Verifica l'esecuzione delle operazioni di competenza**".

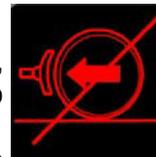
Anche le DPC della vettura pilota Z1, in caso di avaria antipattinante, fanno riferimento a detta norma e nello specifico - punto 3.6.5- :

"In caso di attivazione della spia avaria antipattinante rilevata sul Banco di Manovra della carrozza pilota UIC-Z1A riferita alla stessa, l'AdC dovrà informare il PdA per l'esecuzione di quanto previsto dall'**Art. 12 bis comma 5 del MMIEFCA**. Nel caso in cui tale segnalazione sia riferita alla locomotiva in coda l'AdC deve applicare quanto previsto dalla manualistica di bordo.

Analogamente il PdA, nel caso rilevasse un guasto al sistema antipattinante delle carrozze durante la corsa del treno, dovrà provvedere a quanto previsto dall'Art. 12 bis, comma 5 del MMIEFCA. Tale anormalità non influisce sulla percentuale di massa frenata presente nel convoglio. **L'AdC ed il PdA non sono autorizzati in nessun caso ad effettuare tentativi di reset di tali apparecchiature**".

In realtà quest'ultimo divieto viene sostanzialmente "non trattato" dal manuale di condotta della pilotina Z1 che, nel caso di attivazione della relativa spia ("Asse non protetto") riferibile alla medesima Wt Pilota, prevede di fermare il treno e di agire sul "pulsante di test nella sezione antipattinante", avvisando il CT solo se l'avaria dovesse persistere.

Questa sorta di *Reset* è attuabile solo una volta, infatti al ripresentarsi dell'avaria è obbligatorio avvisare il CT.



Ora, premesso che il personale a cui competono prove/valutazioni/depannage sul sistema antipattinante, a differenza di quanto ritenuto da diversi colleghi, è SOLO quello della VERIFICA, per meglio inquadrare il problema conseguente alla presa in carico dell'avaria di tale apparecchiatura da parte della SOP, facciamo questo esempio: ammettiamo di effettuare la condotta di un treno da Milano con termine corsa a Livorno guidando dalla vettura pilota Z1, in caso di attivazione della spia "asse non protetto" e laddove a seguito del suddetto Test non dovesse risolversi il problema, il CT avrebbe l'obbligo di avvisare la SOP e quest'ultima **dovrebbe attivarsi per far intervenire il personale di verifica**. Tuttavia non essendo specificato nessun limite temporale/logistico perentorio su detto intervento, quel materiale potrebbe non solo arrivare in quelle condizioni a Livorno come previsto dallo stesso MC ("proseguire fino a termine corsa"), ma anche essere riutilizzato per l'effettuazione del successivo treno o magari anche di tutti i treni viaggiatori previsti in programmazione fino al rientro nell'impianto manutentivo, con tutti i rischi conseguenti....

Infatti con quel tipo di avaria, la richiesta di sostituzione del materiale è prevista (vedi MC Wt Pilota Z1 all.4 p.426) solo nel caso di messa in servizio nell'IMPIANTO MANUTENTIVO e, nel caso prospettato, Livorno non lo sarebbe.

Del resto, dall'esperienza sappiamo che anche di fronte ad una esplicita richiesta d'intervento del personale di verifica, formalizzata dal PDA alla SOP per la valutazione di una sfaccettatura (la cui causa potrebbe essere legata ad un presunto e ipotetico malfunzionamento del sistema antipattinante), potremmo assistere ad una forzatura di quest'ultima consistente nel far ripartire il convoglio dalla stazione sede di verifica, senza aver concordato l'effettuazione di un opportuno controllo, dando oggettivamente priorità all'esigenza di utilizzare quella vettura (scongiurando quindi lo scarto e la redistribuzione dei viaggiatori), rispetto alla sicurezza dell'esercizio e del PDM/PDA coinvolto. Quest'ultimo scenario, non è fantafferovia, essendosi realmente verificato in data 15/05/2018 con Tr. 141.....

Successivamente la richiesta di delucidazioni formulata per iscritto dal RLS è rimasta inevasa. È dunque evidente che se la SOP non ottempera neanche davanti ad una richiesta formale di intervento del personale di verifica, immaginare che lo faccia quando l'esigenza di tale intervento non sia caratterizzata da precisi limiti temporali e/o logistici, appare utopico... ■



## Lutti nostri

*Mentre i giorni giocano con le notti  
e velano il sole, un'aria nuova si respira,  
un barlume di umanità si accende.  
Vita e amore insieme danzano  
come i raggi del sole  
nelle gocce di rugiada.*

(Goccia a goccia)



Il giorno 13 gennaio è deceduto

### Emanuele Lo Presti

di 65 anni, ex capotreno del deposito pax di Firenze. Poco dopo la pensione si è scoperto affetto da morbo di Parkinson e da allora non ha smesso di combattere contro la malattia degenerativa. I colleghi lo ricordano con affetto.

Dopo una lunghissima battaglia contro il Parkinson Emanuele, Capotreno dell'impianto passeggeri di Firenze, ci ha lasciati. Poco dopo il pensionamento il male lo aveva colpito nel corpo ma non aveva intaccato la forza e lo spirito che lo hanno sorretto per tanti anni nella sofferenza quotidiana. Ti ricorderemo per l'orgoglio genuino che mostravi nei panni del Capotreno sui tuoi amati Eurostar, per la sensibilità nel condividere con le tue poesie i momenti della malattia e i tanti episodi che ti hanno visto protagonista con gli amici del gruppo calcio del deposito. Era la prima volta che io e Francesco Falcone venivamo a farti visita nella clinica, in punta di piedi ed in imbarazzo ci siamo affacciati accompagnati dall'infermiera e da tua moglie e tu in un secondo ci hai accolto con quel tuo eterno sorriso e rivolgendoti all'infermiera "ecco la mia amante, lascio tutto e scappiamo". Tu eri questo Emanuele, un uomo di disarmante bontà e semplicità che sapeva strappare un sorriso nonostante ne combinassi una al secondo! Nonostante i segni della malattia il tuo sorriso non è mai cambiato e sarà sempre con me ... ciao amico mio.

**ROY TALINI**

#### Diario del Capitano, data astrale

**13.1.3333 h.11.55 am**

*In data odierna la mia astronave Immanuel53, con la quale ho compiuto innumerevoli e veloci viaggi nell'infinito cosmo, sta rilevando alcune anomalie. [...] Felice ho solcato i mari calmi dell'infinito protetto dalla mia astronave dove sino ad oggi credevo di essere al sicuro, avvolto in un'impenetrabile corazza.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**13.1.3333 h.11.00 pm**

*Sono stato investito da una terribile tempesta spaziale, ho perso la rotta e il controllo del velivolo, sono stato sbattuto sugli scogli di un pianeta sconosciuto. Tento un atterraggio di fortuna!*

#### Diario del Capitano, data astrale

**14.1.3333 -**

*L'alieno mi ha dato il benvenuto sul pianeta Parkinson, con voce metallica dice [...] "fammi salire a bordo e ti darò le giuste coordinate".*

#### Diario del Capitano, data astrale

**15.1.3333 -**

*... finalmente riprendo il volo, ma questa volta non sono solo.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**16.1.3333 -**

*Ho tanto di quel tempo a mia disposizione al fine di poter esternare tutto ciò che provo, ed allo stesso tempo di esorcizzare tutte le paure e quei dubbi che, in quella breve ma intensa permanenza nello strano pianeta, mi hanno attanagliato.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**23.1.3333 -**

*Il mio inconsueto ospite sta trascorrendo la maggior parte del suo tempo in mia compagnia pur rimanendo in riservato silenzio.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**23.1.3333 h.6.45 pm**

*Decido di fare un giro d'ispezione, a tratti i sensori della nave rilevano strane anomalie. C'è qualcosa che non va, il sistema elettrico sembra soffrire di improvvisi sbalzi di tensione: ad uno ad uno i monitor si spengono, i sensori di bordo rispondono ai comandi solo ad intermittenza, così come i sistemi di comunicazione standard. Penso: "Forse un sabotaggio?". [...] Ormai navigo a vista nel buio cosmico da diverse ore, come nell'antichità i miei unici punti di riferimento sono le stelle che puntellano lo spazio. Inserisco la procedura di emergenza. La mia unica speranza è il vecchio, ma pur sempre valido alfabeto morse, sembra che la trasmissione ad onde radio non*

*abbia risentito dei danni dopo l'impatto sul pianeta Parkinson.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**23.1.3333 h.8.43 pm**

*Con una batteria a basso voltaggio, simile a quelle utilizzate per le automobili della Terra del ventesimo secolo, sono riuscito ad attivare la trasmittente.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**24.1.3333 h.11.08 am**

*Ci gettiamo nel vuoto, Lux spiega le sue maestose ali che per incanto prendono fuoco, quindi due battiti per stabilizzare il volo e inizia la picchiata verso Hodgkin.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**24.1.3333 h.1.27 pm**

*La presenza di ossigeno, se da una parte mi solleva, dall'altra conferma i miei sospetti: "questo posto è stato allestito per ospitare terrestri... sono in una prigione".*

#### Diario del Capitano, data astrale

**24.1.3333 h.5.43 pm**

*Mi sono appena risvegliato, i droidi meccanici stanno provvedendo a curare le mie ferite.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**24.1.3333 h.11.43 pm**

*Dopo il nostro breve e tacito incontro, l'alieno di Parkinson si è congedato e ritirato nei suoi alloggi, continuano i tentativi di riparare i sistemi compromessi.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**25.1.3333 h.5.32 am**

*Il sonno non mi ha giovato come speravo, numerosi sono stati gli incubi che si sono accalcati durante queste poche ore: ho rivissuto con drammaticità gli eventi di quei pochi momenti. Mi sento più stanco di prima, le mie gambe sono pesanti ed i miei movimenti lenti e impacciati. Sicuramente non ho riposato abbastanza. [...] Il Comando non mi ha abbandonato, ma nonostante mi abbiano indicato la giusta direzione, sarò comunque costretto a navigare a vista. Dall'ultimo rapporto, relativo ai danni al sistema di navigazione, risulta esserci un'anomalia non identificata.*

#### Diario del Capitano, data astrale

**25.1.3333 h.3.00 pm**

*Sto continuando il mio viaggio da circa dieci ore alternando la veglia a brevi momenti di riposo che sempre più mi spossano: sembra che i miei incubi siano sempre lì ad attendermi. Non appena prendo sonno, essi si manifestano nella mia mente con sensazioni di smarrimento sempre più forti. Da circa un'ora, inoltre, è sopraggiun-*

to uno strano intorpidimento, accompagna-  
to da un'inconsueta rigidità al braccio sini-  
stro.

#### Diario del Capitano, data astrale

**25.1.3333 h.3.55 pm**

Ho dormito per circa venti minuti, quest'ul-  
timo incubo è stato il peggiore: vedevo le  
immagini degli alieni incontrati che si fon-  
devano con il mio corpo. Il risveglio è stato  
traumatico, l'intorpidimento si è esteso  
anche alle dita e i momenti di normale  
attività motoria sono sempre più distanti  
tra loro.

#### Diario del Capitano, data astrale

**26.1.3333 h.4.43 pm**

Mentre sfioro Plutone gli strumenti mi se-  
gnalano un'intensa attività: uno sciame di  
meteoriti di ghiaccio è in rotta di collisione  
con la Immanuel53.

#### Diario del Capitano, data astrale

**26.1.3333 h.4.49 pm**

Dai monitor osservo l'alloggio dell'alieno,  
finge di dormire, se ne sta in disparte,  
sicuro di sé sogghigna senza scomporsi.  
[...] A quanto pare il mio ospite non è stato  
con le mani in mano come pensavo. Dai  
video risulta che in mia assenza è riuscito  
non solo ad uscire dall'alloggio ma anche  
a perlustrare indisturbato l'intera nave. In  
alcuni fotogrammi che ho ingrandito si  
vede che posiziona dei piccoli oggetti non  
ancora identificati.

#### Diario del Capitano, data astrale

**26.1.3333 h.5.13 pm**

Purtroppo i miei sospetti erano fondati, ho  
trovato un piccolo congegno che manda  
impulsi magnetici a bassa frequenza: "ora  
so cosa ha madato in tilt il mio sistema di  
navigazione e, se i miei calcoli sono esatti,  
l'alieno ha provveduto a piazzarli su tutta  
la nave". [...] Sono stanco, come un robot  
trascino le gambe, ma vado avanti, a sten-

to riesco a far salire l'astronave sulla co-  
stellazione del Carro e la lascio trasportare  
sulla bianca luna ove pian piano la faccio  
adagiare per non sciuparne il candore. [...] Anche se non lo considero un nemico, so  
che devo combatterlo in una dura batta-  
glia, anche se so che non potrò distrugger-  
lo: lui cosce la giusta rotta per il ritorno. [...] devo tenerlo con me, osservare le sue  
mosse, dormire con un solo occhio. Baste-  
rebbe un attimo di oblio e prenderebbe il  
sopravvento, strappandomi il comando  
della mia nave e riducendomi nel nulla.

#### Diario del Capitano, data astrale

**25.1.3333 h5.43 pm**

La bruciatura che noto sul mio braccio  
sinistro non presenta alcun mistero: ha  
usato un taser. [...] Lui è seduto davanti a  
me, molto composto. [...] Assumo la giusta  
posizione prima dell'impatto con l'atmosfe-  
ra terrestre. Non so se la navicella resiste-  
rà né dove andrà a finire. [...] Questo è il  
mio territorio, qui l'intruso sei tu! [...] Sì è  
vero, forse non potrò scacciarti del tutto,  
fai parte di me, ma alle mie condizioni. [...] Non cederò alle mie insufficienti armi

#### Diario del Capitano, data astrale

**5.4.3333 h.7.23 pm**

Come da protocollo inviamo il codice di  
riconoscimento per l'autorizzazione al rien-  
tro. Nel contrasto di colori che vedo in  
questo spazio il doppio portellone dell'han-  
gar sotto lo scafo della Pasteur si apre  
sopra di noi, assumendo una forma che  
ricorda un abbraccio.

#### Diario del Capitano, data astrale

**5.4.3333 h.10.33 pm**

Le migliori apportate dopo il restauro  
presso la base Logos sulla Terra hanno  
reso la Pasteur una nave molto affidabile,  
persino l'archivio è ora gestito da un pro-  
gramma olografico dotato di intelligenza  
artificiale.

#### Diario del Capitano, data astrale

**1.5.3333 h.11.03 am**

Nel tragitto che intercorre tra noi e la sta-  
zione il monitor principale mi rivela una  
scena agghiacciante: quello che dai radar  
sembrava essere un accumulo di pulvisco-  
lo spaziale è risultato invece una piccola  
galassia di cadaveri. La vista di quei corpi  
che senza vita fluttuano nello spazio side-  
rale mi fa rabbrivire. [...] Lo zoom si atti-  
va e le immagini sono molto eloquenti. I  
corpi senza vita sono espulsi dalla stazio-  
ne tramite un meccanismo posto sul lato  
ovest della base. A giudicare dai ritmi con  
cui questa pratica si sussegue, sicuramente  
la malattia è riuscita a mietere più vitt-  
ime di quanto non potessimo immaginare.  
[...] Fortunatamente le prime analisi effet-  
tuate a bordo sui campioni prelevati su  
Kyronus ci hanno fornito dati scientifici che  
ci lasciano ben sperare.

#### Diario del Capitano, data astrale

**1.5.3333 h.2.03 am**

Prima di partire ho consegnato a mia nipo-  
te il mio Diario, forse questo l'aiuterà a  
sentirsi meno sola, ad ogni modo, per  
nostra fortuna, la rotta che ci accingiamo a  
seguire non presenta sulla carta problemi  
legati alle comunicazioni. [...] Parto con il  
cuore colmo di speranza e mentre mi volto  
per un ultimo sorriso imbocco il corridoio  
che mi porta al molo dove è attaccata la  
Pasteur3.

#### Diario del Capitano, data astrale

**18.5.3333 h.1.33 am**

Ti prometto, Campionessa, che non appe-  
na sarò rientrato sulla Terra trascorreremo  
insieme tutto il tempo che ci sarà possibile.  
Presto verrò da te ed insieme ci liberere-  
mo da questa prigione senza sbarre né  
odori. [...] sei e rimarrai la Campionessa  
che sconfisse il male, non solo della malat-  
tia, ma soprattutto della paura. ■

Tutte le citazioni di poesia e prosa sono estrapolate dalla sua pubblicazione *Un amico indesiderato*  
(2013, Diple Edizioni, Firenze).

### Lutti nostri

Il 3 gennaio è mancato il **padre** di  
Linda Pina, capotreno abbonata di  
Roma IC.

L'11 gennaio è mancata la **madre** di  
Andrea Paolini, redattore Cubrail,  
macchinista MIR di Livorno

Il 13 gennaio è mancato il **padre** di  
Enrico Mazzini, abbonato macchinista  
TMR Firenze.

*Con affetto la redazione  
si stringe ai colleghi e ai loro cari*

### Un pensiero speciale

Dedico un piccolo spazio a mia mamma  
che, tristemente, mi ha lasciato ancora  
in giovane età. È stata vittima di una  
malattia tremenda, di quelle che, una  
volta si presentano, non lasciano molte  
speranze. Anzi, nessuna. Abbiamo vis-  
suto tuttavia momenti intensi, testimoni  
di una lotta impari tra mia mamma e il

male, ma pur sempre una lotta combat-  
tuta a testa alta fino alla fine.

Se è pur vero che ho perso una persona  
a me cara è anche vero che ciò che ha  
cagionato la sua morte se n'è andato a  
sua volta, sconfitto nella sua stupidità e  
arroganza.

Ciao mamma, la tua forza farà parte di  
me.

ANDREA PAOLINI

# Sciopero AMT di Genova del 2013: dalla mobilitazione contro le privatizzazioni alle multe

Per comprendere come si arriva alla multa di alcuni milioni di euro comminata ai lavoratori della AMT (Azienda Municipalizzata Trasporti di Genova) per aver scioperato al di fuori della legge 146/90 bisogna fare un piccolo passo indietro e spiegare che la società dei trasporti genovese era già una Società per Azioni dal 1999, una delle prime società di trasporto pubblico locale a diventarlo, anche se il Comune ligure rimase proprietario del 100% delle quote. Alcuni anni dopo il 41% della società fu venduto a Transdev, una grande multinazionale francese del settore dei trasporti, la cui quota passò nel marzo 2011 al gruppo RATP (molto attivo in Italia, mentre in Francia controlla tra le altre cose la metropolitana di Parigi).

**A causa della forte riduzione dei trasferimenti** da parte dello Stato ai Comuni, i conti di AMT non erano in buono stato da diversi anni e il Comune parlava della necessità di trovare 8 milioni di euro per garantire la "salvezza" dell'azienda. Già a inizio 2012 sui giornali si discuteva di un bilancio vicino alla "catastrofe", a cui mancavano diverse decine di milioni di euro. In questo clima da molti mesi era ritornata la proposta di un pesante taglio delle retribuzioni, mentre a ottobre 2013 si erano già registrate delle diminuzioni negli stipendi dei dipendenti ATP, l'Azienda dei Trasporti Provinciale, anch'essa di proprietà pubblica.

In questo clima giovedì 21 novembre 2013 il consiglio comunale di Genova approvò una delibera, presentata dal sindaco Marco Doria, che ipotizzava «l'ingresso di soci privati in alcune aziende comunali, la vendita o alcune ristrutturazioni per raggiungere l'equilibrio dei conti». Tra le società comunali interessate c'era AMIU S.p.A. che si occupa di rifiuti e ASTER S.p.A. che si occupa di manutenzioni. Per quanto riguardava il TPL, la delibera prevedeva «di chiedere al management di AMT S.p.A. un piano finanziario aggiornato con indicazioni sulle proiezioni dei conti della società nel 2014 definendo gli atti necessari per ottimizzare l'uso delle risorse disponibili recuperando margini di efficienza». La formulazione era piuttosto vaga e non prevedeva esplicitamente la privatizzazione della società: il sindaco Marco Doria affermò che «il Comune di Genova non vuole e non

privatizza AMT, ed è falso dire il contrario». La delibera fu approvata con 21 voti favorevoli: quelli di gran parte del centrosinistra che appoggiava Doria: PD, Lista Doria e un consigliere di SEL (il capogruppo Pastorino ha votato contro). Ci furono cinque voti contrari, mentre i consiglieri di M5S, UdC, Lega Nord e quasi tutti quelli del PdL uscirono dall'aula in protesta contro la decisione di tenere il consiglio comunale a porte chiuse.

Ma la discussione sul tema già si infiammava tra lavoratori delle varie aziende comunali e comitati cittadini che con preoccupazione leggevano chiaramente tra le righe la direzione che quella delibera imboccava. Le proteste montavano col sostegno cittadino. Martedì 19 novembre del 2013 era già iniziata "un'astensione non programmata del servizio" d'autobus che è continuata per diversi giorni, nonostante il prefetto di Genova avesse **emesso un'ordinanza di precettazione** nei confronti dei lavoratori. Durante i quattro giorni di sciopero che seguirono vi furono cortei e manifestazioni nel centro della città. In più di un'occasione i dipendenti AMT avevano manifestato in centro città, arrivando poi a palazzo Tursi sede del Comune e invadendo la Sala Rossa del consiglio comunale: "Buffone buffone te ne devi andare" e "La rovina dell'Italia siete voi" e altri epiteti contro l'allora sindaco e il centrosinistra di Renzi. In molti erano anche scesi dalla tribuna del pubblico arrivando faccia a faccia con Doria, protetto dagli agenti della Digos e della Polizia. La cronaca di quel 19.11:

Ore 13.50 gli autobus della AMT si muovono, ma non per trasportare i passeggeri. Quattro cortei di lavoratori hanno lasciato i depositi e le autorimesse e stanno attraversando la città per raggiungere Palazzo Tursi, dove nel pomeriggio a partire dalle 15 il Consiglio Comunale avrebbe dovuto discutere una delibera sull'ipotesi di parziale privatizzazione delle aziende partecipate, fra cui Amt, Aster e Amiu.

Ore 14.20 seduta del consiglio comunale sospesa e convocazione dei capigruppo. I lavoratori sono ormai usciti dalle rimesse della Val Bisagno, della Foce, di Sampiedarena e di Cornigliano. Davanti alla sede dell'azienda campeggia uno striscione rivolto alla cittadinanza in cui si legge: **«Scusateci ma lottiamo anche per voi»**.

Iniziativa analoga avevano preso i lavoratori di ATP.

Ore 16.00 il sindaco è arrivato in una sala Rossa occupata dai lavoratori ed è stato accolto da cori e insulti. La seduta resta sospesa.

Ore 16.30 «Dimissioni! Dimissioni!» è l'invito rivolto al sindaco dai lavoratori, che hanno annunciato una nuova assemblea in serata.

Ore 16.40 il sindaco esce dall'aula fra gli insulti. Volano spintoni all'indirizzo del cordone sicurezza.

Ore 18.00 vertice in prefettura fra sindaco, azienda e sindacati.

**I dipendenti non hanno intenzione di fare passi indietro: o la delibera che prevede la privatizzazione dell'azienda sparisce o sarà protesta ad oltranza.** Il tentativo di trattativa intavolato dal sindaco Marco Doria, infatti, si è risolto con l'ennesima rottura. **I sindacati hanno rifiutato anche l'ultima proposta:** spostare la privatizzazione di un anno non è quello che chiedono.

Si arriva così a Giovedì 21, dopo che tre cortei si erano snodati per la città, a Palazzo Tursi il sindaco Doria e una dozzina di rappresentanti sindacali avevano discusso per oltre cinque ore. Fuori più di mille manifestanti avevano assediato l'edificio per tutto il pomeriggio. Fino alle 18.30, quando Andrea Gatto, sindacalista del Faisa/Cisal e leader della protesta, uscito da Palazzo Tursi aveva annunciato: "Il Comune ha ribadito che non intende rispettare gli accordi sottoscritti. Ci chiedono ulteriori sacrifici che non siamo disposti a sopportare. Queste condizioni sono inaccettabili. La protesta continua e gli autobus non escono dai depositi". Neanche negli orari compresi nelle fasce di garanzia. Poco dopo il sindaco aveva spiegato in Consiglio comunale la rottura della trattativa: "Per interrompere l'agitazione la richiesta dei sindacati è stata la sospensione della delibera, ma una trattativa non può andare avanti se non si ferma uno sciopero illegittimo". In serata, poi, il Consiglio comunale ha approvato la delibera *contestata* sulle prospettive delle aziende partecipate con M5s, PdL e Lega Nord che hanno lasciato la Sala Rossa. Nonostante la "protesta" dei tre partiti la delibera è infine passata. E lo sciopero prosegue. E fissa nuovi orizzonti: i lavora-

tori infatti, potrebbero **spostarsi a Roma** già da lunedì successivo. La proposta è stata lanciata da sindacati e lavoratori durante l'assemblea. "Qui c'è l'assassino del trasporto pubblico -ha detto Andrea Gamba (Cgil)- ma bisogna andare a trovare il mandante. È necessario andare a Roma, con delegazioni da tutta Italia, perché sono lì i colpevoli di questa situazione".

Si arriva così al quarto giorno consecutivo di sciopero "selvaggio" dei lavoratori AMT. **L'assemblea dei lavoratori dell'Azienda** è convocata per il successivo sabato 23 nella Sala della Chiamata del porto di Genova. Dopo quattro ore di discussione, con una rocambolesca giravolta, viene **approvata a maggioranza** la bozza di accordo. Gli autobus hanno cominciato a circolare nuovamente verso le 15.30. Si **conclude così "la vertenza** tra Comune e AMT sul trasporto pubblico genovese e lo sciopero spontaneo proseguito per quattro giorni. A seguito di esso la procura del capoluogo ligure ha comunque aperto **un'inchiesta per sospensione di pubblico servizio**".

Rivediamo i fatti del sabato. I lavoratori Amt (oltre 2.000) si erano radunati di buon'ora alla Sala della Chiamata del porto, storico ritrovo dei camalli. Tra di loro anche una delegazione di sindacalisti dell'Atac di Roma. "Genova è la scintilla di un incendio che si espanderà in tutta Italia" ha urlato al microfono Andrea Gatto (Faisa/Cisal). Stesso concetto espresso in serata dall'ex segretario del PD Pierluigi Bersani, in città per sostenere Gianni Cuperlo alle primarie. "Dopo l'assemblea il corteo, sferzato dal vento e dal freddo. Stretti nei giacconi blu e arancioni, i lavoratori si sono incamminati per l'ennesima volta in queste 'quattro giornate di Genova' verso le sedi delle istituzioni e una delegazione è stata ricevuta dal presidente della Regione Claudio Burlando". In questa vertenza è intervenuto anche Beppe Grillo: "E' una battaglia epocale, dev'essere seguita da tutte le città italiane" Secondo Grillo "i lavoratori di AMT, si devono unire agli altri, a quelli di Fincantieri, di Iren, in una battaglia comune". Per Grillo "il piano industriale deve essere deciso insieme con i lavoratori. Serve un azionariato diffuso. I sindacati non hanno più ragione di esistere". "Dobbiamo alzare la testa, questa è una battaglia epocale che deve partire da qui e deve essere seguita da tutte le città italiane. Non è un problema di parti politiche, ma di un mondo vecchio fatto da sindacati vecchi. E' un problema del lavoro che si perde e non torna più. Voglio acqua, scuola e trasporto pubblico" dice. Mentre cam-

minava alcuni manifestanti hanno anche offerto della focaccia al leader del Movimento 5 Stelle. "In Italia abbiamo buttato tante occasioni riguardo al trasporto. Siamo stati i primi a produrre auto elettriche, auto ibride e auto a idrogeno -continua Grillo- Venivano persino dalla California a vedere le auto prodotte da Ansaldo". Per il leader dei Cinque Stelle "il problema del trasporto locale deve essere affrontato da chi fa industria e conosce i problemi. Questi amministratori non sanno proprio come gestire questi servizi. Bisogna fare delle scelte molto drastiche. A Tokio per avere un'auto devi prima avere un posto dove metterla". "Le scelte drastiche -ha detto ancora Grillo- riguardano anche la bicicletta che con tutto l'indotto, il turismo, il trekking eccetera è già al 12% del Pil e continua a crescere". "Si stanno svendendo tutto -ha concluso- Sarà una lotta all'ultimo sangue, ci giochiamo tutto a partire da Genova". Poi il buio.

**A spingere per il voto favorevole nell'assemblea di sabato sono state quelle stesse organizzazioni sindacali confederali e autonome che prima hanno spinto allo sciopero selvaggio**, guidato e poi coordinato i cortei e le assemblee e infine improvvisamente nella notte del venerdì hanno portato a termine la trattativa in maniera del tutto oscura ed inaspettata. Cosa è successo in quella riunione notturna e ancora oggetto di discussione. Ad esempio qualcuno ha suggerito che in realtà i sindacati non fossero contrari in assoluto alla privatizzazione dell'AMT, tant'è che tempo prima nel 2011 vi era stato un incontro in Regione nel quale il presidente del Consiglio Regionale, Rosario Monteleone, si è impegnato con i lavoratori AMT ad inserire velocemente un disegno di legge sul riordino del trasporto pubblico locale nella programmazione dei lavori del consiglio regionale. "Questo disegno di legge, invocato dai lavoratori porterebbe alla costituzione di un unico bacino e sarebbe propedeutico alla nascita di un'azienda unica di trasporto pubblico di gomma in Liguria." Da quanto riportato da diversi giornali di destra sembra che il vero problema fosse in realtà la creazione di un bacino unico regionale per un solo appalto da consegnare ad "imprese amiche" con le cooperative pronte a gestire le linee collinari. Mere speculazioni, se non fosse che la provincia di Imperia governata da una giunta di destra aveva già precorso questa strada indicando una gara d'appalto vinta da un consorzio di imprese operante nel novarese. Gara d'appalto poi annullata

nella primavera del 2017 perché "uno degli «arbitri» faceva parte di una delle due squadre in lizza: un macroscopico conflitto d'interessi che ha portato il Tar ad annullare la gara d'appalto indetta dalla Provincia per affidare a un unico gestore tutti i servizi di trasporto pubblico locale urbano, suburbano ed extraurbano del Novarese. Un affare da oltre 20 milioni (9.883.552 più Iva per un anno, prorogabile di un altro anno) vinto dal raggruppamento d'impresa capeggiato da Sun, insieme alla torinese Gtt e alcune società" (La stampa del 25/3/2017).

Dopo l'assemblea del sabato alla Sala della Chiamata del porto che ha visto prevalere la mozione che ha portato alla sospensione dell'azione di protesta molti lavoratori hanno manifestato il loro disagio ed un profondo dissenso "Questo voto non può essere valido -ha detto un lavoratore all'uscita- ed è una presa in giro. All'interno della sala non c'erano solo lavoratori AMT. Inoltre, molti di quelli che dovevano votare erano fuori [...]. Tutto si è svolto velocemente, senza capirci granché". La votazione è avvenuta dividendo la stanza a metà: da una parte i favorevoli, dall'altra i contrari. "Probabilmente -ha continuato- i SI avrebbero vinto comunque ma con questo voto si sono spaccati i lavoratori di AMT. Dopo cinque giorni di sofferenza e lotta assieme, abbiamo perso credibilità davanti a tutti". Sulla regolarità e correttezza della votazione ci sono state moltissime e preoccupanti riserve.

La storia non finisce qui, perché l'atto di precettazione del Prefetto, nei mesi successivi, viene impugnato davanti al Tar della Liguria che dà ragione ai ricorrenti annullando il provvedimento amministrativo. Senonché si arriva all'Appello davanti al Consiglio di Stato che ritiene invece legittimo l'intervento del Prefetto, comprese le possibili sanzioni amministrative a carico degli scioperanti, comminate dalla Commissione di Garanzia. Spenti rapidamente i fuochi della protesta, tra accordo e ratifica, l'apparato repressivo ha macinato comunque il suo corso, preparando la ritorsione successiva.

Si arriva all'autunno del 2018 periodo nel quale -a due mesi dalla prescrizione delle sanzioni amministrative- gli autisti di AMT cominciano a ricevere le comunicazioni che pretendono il pagamento delle relative sanzioni per le giornate di sciopero spontaneo del novembre 2013.

Per le sanzioni del 20, 21 e 22 novembre tutto era già stato definito con tanto di sentenza del Consiglio di Stato. Le multe rela-

tive al 19 novembre erano state notificate soltanto ad alcuni autisti della rimessa di Cornigliano tra gennaio e febbraio 2014. Poi tutto si era bloccato: era stato infatti accertato un errore nella precettazione, un errore che era stato corretto con la precettazione reinviata per le giornate successive. Delle multe del 19 novembre non si è più saputo nulla fino a quando sono arrivate le prime contestazioni insieme alle convocazioni in prefettura per le giustificazioni. E anche qui ciascuna multa varia da 500 a 1000 euro. **Complessivamente risultano coinvolti nella vicenda circa 1500 autisti e un totale di 4000 provvedimenti** che includono tutte le giornate. **L'esborso delle multe complessivamente vale quasi 4 milioni di euro.** In particolare sullo sciopero del 19 novembre 2013 di fatto si sta notificando un atto quattro anni dopo l'evento in base ad una sentenza della Cassazione.

**I sindacati confederali ed autonomi hanno quindi preso contatti con la Prefettura ma soltanto per capire come dilazionare le sanzioni.** "C'è modo e modo di sanzionare la gente e questa azione ci sembra quanto meno inopportuna in un momento in cui anche gli autisti e macchinisti si stanno facendo in quattro per Genova" ha dichiarato Edgardo Fano segretario Faisa Cisa Genova "e i soldi presi da queste sanzioni sarebbe opportuno devolverli

alla città e alle conseguenze subite dopo il crollo del ponte Morandi". "Ci attiveremo per alleggerire il carico della sanzione economica dividendo tra i dipendenti -ha aggiunto Luca Lagomarsino di Ugl Liguria- essendo sempre ben gradite eventuali donazioni volontarie della cittadinanza".

Cub Trasporti di Genova è stata organizzazione sindacale che all'epoca aveva messo in guardia e dissentito sulle modalità di uno sciopero così "improvvisato" e "estemporaneo". Chi ieri (tra sigle sindacali e forze politiche in Consiglio) senza avvedutezza ha soffiato sul fuoco della protesta, per poi spegnerla di fronte ad un accordo di capitolazione che ratificava in pieno quel processo di privatizzazione, oggi alza le mani davanti ai conti presentati dal sistema repressivo, lasciando i lavoratori in mutande: di nuovo a cedere senza combattere e accettare il salatissimo conto presentato dagli istituti di guardia del sistema come lezione per i riottosi.

Cub Trasporti non ha invece accettato l'impostazione ripartitiva di questa faccenda ed ha preparato, su parere del suo consulente legale, i ricorsi al giudice di Pace per l'annullamento di questo pesante onere posto a carico dei lavoratori. Un compito lungo e complesso dal punto di vista giuridico ed organizzativo che ha visto impegnati per oltre un mese e mezzo la propria struttura amministrativa.

Non bisogna dimenticare infatti che questi lavoratori, pur violando il rigido protocollo sulla regolamentazione sugli scioperi dei servizi pubblici (quale è la legge 146/90), lo avevano fatto spinti non da rivendicazioni salariali, ma solamente per difendere un bene comune quale è il servizio pubblico locale dai feroci appetiti di speculatori privati. E lo avevano fatto sulla spinta di una vertenza montata con la cittadinanza che si era poi coinvolta in essa.

Della fallimentare politica delle privatizzazioni si ha un tragico esempio adesso in città con il crollo del Ponte Morandi (Ricordiamo i 43 morti, i 600 sfollati, una città in ginocchio, il porto quasi paralizzato, centinaia di imprese a rischio fallimento, decine di migliaia di cittadini obbligati a stare in coda per diverse ore, chissà per quanti mesi, proprio a causa della privatizzazione delle rete autostradale).

Cub Trasporti ha adesso in progetto di organizzare una campagna di stampa per denunciare con l'accaduto un esempio chiaro di come la legge 146/90 sia di fatto una legge liberticida da vero e proprio regime, perché implica come unica possibilità per esercitare il diritto di sciopero la disponibilità finanziaria dei lavoratori a pagarsi delle multe salatissime. ■

CUB TRASPORTI GENOVA

## Scuole di aggiornamento professionale, siamo seri

Il CCNL di mobilità delle attività ferroviarie del 2016 enuncia, nell'articolo 34, l'inquadramento aziendale della formazione dei dipendenti e quante siano le giornate annue dedicate alle aule di aggiornamento professionale.

Al fine di sottolineare la particolarità dei temi trattati prendiamo alcuni spunti dall'articolo contrattuale sopra riportato come utile remind: comma 1 *le parti concordano sul valore strategico della formazione professionale per la valorizzazione del lavoro (...) considerandola leva essenziale per potenziare il know how delle aziende e la loro competitività e, nello stesso tempo, per aumentare il grado di soddisfazione e di motivazione dei lavoratori (...);* comma 2 *il modello formativo terrà conto delle seguenti linee guida (...) crescita e sviluppo delle competenze e delle conoscenze/abilità professionali delle risorse per adeguarle continuamente alle innovazioni tecnologiche ed organizzative;* comma 3 *sulla base delle linee guida sopra definite, le iniziative formative saranno rivolte alla generalità del personale, per consentire un apprendimento permanente ed un aggiornamento professionale con particolare riferimento alle modifiche normative e regolamen-*

*tari, organizzative e per innovazioni tecnologiche ovvero per affermare e promuovere una cultura ed una pratica di pari opportunità di genere (formazione continua).*

Il riferimento alla quantità di giornate annue di scuola è riportato, sempre nell'articolo 34, al comma 4 *in relazione alla necessità di rispettare i vincoli esistenti in materia di mantenimento del sistema delle abilitazioni nonché all'opportunità di realizzare specifiche azioni di aggiornamento professionale nei confronti del personale interessato, le parti individuano un fabbisogno formativo medio annuo da realizzare pari a 5 giornate.* <sup>[1]</sup> <sup>[2]</sup> <sup>[3]</sup> <sup>[4]</sup> <sup>[5]</sup> <sup>[6]</sup> <sup>[7]</sup> <sup>[8]</sup> <sup>[9]</sup> <sup>[10]</sup> <sup>[11]</sup> <sup>[12]</sup> <sup>[13]</sup> <sup>[14]</sup> <sup>[15]</sup> <sup>[16]</sup> <sup>[17]</sup> <sup>[18]</sup> <sup>[19]</sup> <sup>[20]</sup> <sup>[21]</sup> <sup>[22]</sup> <sup>[23]</sup> <sup>[24]</sup> <sup>[25]</sup> <sup>[26]</sup> <sup>[27]</sup> <sup>[28]</sup> <sup>[29]</sup> <sup>[30]</sup> <sup>[31]</sup> <sup>[32]</sup> <sup>[33]</sup> <sup>[34]</sup> <sup>[35]</sup> <sup>[36]</sup> <sup>[37]</sup> <sup>[38]</sup> <sup>[39]</sup> <sup>[40]</sup> <sup>[41]</sup> <sup>[42]</sup> <sup>[43]</sup> <sup>[44]</sup> <sup>[45]</sup> <sup>[46]</sup> <sup>[47]</sup> <sup>[48]</sup> <sup>[49]</sup> <sup>[50]</sup> <sup>[51]</sup> <sup>[52]</sup> <sup>[53]</sup> <sup>[54]</sup> <sup>[55]</sup> <sup>[56]</sup> <sup>[57]</sup> <sup>[58]</sup> <sup>[59]</sup> <sup>[60]</sup> <sup>[61]</sup> <sup>[62]</sup> <sup>[63]</sup> <sup>[64]</sup> <sup>[65]</sup> <sup>[66]</sup> <sup>[67]</sup> <sup>[68]</sup> <sup>[69]</sup> <sup>[70]</sup> <sup>[71]</sup> <sup>[72]</sup> <sup>[73]</sup> <sup>[74]</sup> <sup>[75]</sup> <sup>[76]</sup> <sup>[77]</sup> <sup>[78]</sup> <sup>[79]</sup> <sup>[80]</sup> <sup>[81]</sup> <sup>[82]</sup> <sup>[83]</sup> <sup>[84]</sup> <sup>[85]</sup> <sup>[86]</sup> <sup>[87]</sup> <sup>[88]</sup> <sup>[89]</sup> <sup>[90]</sup> <sup>[91]</sup> <sup>[92]</sup> <sup>[93]</sup> <sup>[94]</sup> <sup>[95]</sup> <sup>[96]</sup> <sup>[97]</sup> <sup>[98]</sup> <sup>[99]</sup> <sup>[100]</sup>

Una delle maggiori criticità che viene riscontrata dai lavoratori sta in quest'ultimo punto. La media di giornate annue dedicate alle scuole professionali difficilmente rispecchia quanto scritto nel contratto e, considerando comunque insufficiente l'andamento medio contrattuale in rapporto alla mole di innovazioni tecnologiche e normative, le conseguenze sono alla luce del sole: scarsa professionalità, ignoranza, disimpegno. Il tutto poi si traduce in rischi continui di inconvenienti di esercizio con conseguente repressione aziendale, che interviene a valle (e inutilmente) delle lacune formative che fanno capo unicamente al datore di lavoro. In questi casi la presa di coscienza (e di classe) dei lavoratori farebbe la differenza in tutti i sensi, sia in termini rivendicativi del rispetto contrattuale che in un ambito strettamente cognitivo: se i dipendenti presenti in aula chiedessero 1) ai tutor lumi sulle modifiche ai regolamenti in corso con apprendi-

mento degli stessi unicamente nell'aggiornamento aziendale e 2) di visionare il programma della giornata si andrebbe ad innescare un percorso didattico degno di questo nome, mettendo contemporaneamente "alle strette" gli istruttori sui deficit formativi.

Sulla questione informazione/formazione sicurezza sono stati allestiti da Mercitalia Rail grotteschi aggiornamenti professionali in video conferenza (si veda a tal proposito l'articolo *Houston, abbiamo un problema! S.O.S video-conferenze sulla sicurezza*, cubrail 47). Queste tematiche, anch'esse regolamentate nel contratto come la formazione professionale (articolo 35 *ambiente, salute e sicurezza del lavoro*) e che meritano indubbiamente un'attenta lettura, recepiscono -nel CCNL- gli articoli 15, 17, 18 e 28 del D.Lgs. n. 81/2008, con un richiamo al DM n.

19/2011 che fa riferimento al soccorso al dipendente in caso di malore.

Putroppo le ultime scuole, improntate sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, danno spazio solamente alle responsabilità del lavoratore, lasciando quindi un alone "terrorista" e un apprendimento incompleto. Le responsabilità del dipendente, infatti, sono ben poca cosa rispetto a quelle che incombono sul datore di lavoro e i suoi delegati, tra cui l'RSPP (responsabile sicurezza prevenzione e protezione).

Se con ogni probabilità la conoscenza non è potere, è altrettanto vero affermare che l'ignoranza fa il gioco dei forti. La campanella è suonata, che i lavoratori inizino a studiare! ■

**Dosto 78**

## Sologossip.MIR

### Quando la formazione professionale diventa un confessionale



Ebbene sì, non è la prima volta che accade e sicuramente non sarà l'ultima, ma le scuole di aggiornamento professionale MIR diventano sempre di più un luogo di confessioni piccanti. Come l'amante, che si apre a dichiarazioni sconvenienti dopo l'atto copulativo, anche i tutor si lasciano andare nelle scuole ad ammissioni veramente interessanti, lasciando il programma di studio in disparte, come se fosse un compito inutile e noioso. Veniamo così a sapere che se Mercitalia Rail va male non è colpa del personale, ma della dirigenza (incredibile, non lo avremo mai detto). Questo perché i treni "nuovi" richiesti da importanti committenti vengono testé rifiutati, a prescindere, senza alcun motivo. I treni "vecchi" invece, come il trasporto di merci pericolose, vengono ceduti alle imprese ferroviarie private le quali a loro volta si affidano al vecchio trucco dell'offerta al ribasso scambiandosi periodicamente le commesse. Non solo, viene fuori anche che Mercitalia Fast (una sotto divisione MIR che si occupa di treni ad alta velocità) sia solo un'operazione di facciata e che neanche graficando un fitto programma di treni AV si potrebbero coprire le spese di questa scellerata operazione di marketing. Si scopre poi, tra un approfondimento professionale e l'altro, che il traffico merci FS è sprofondata a un modesto 56%

dell'intera fetta nazionale del trasportato, rispetto al fù 100%, percentuale appartenente al periodo pre-liberalizzazione selvaggia. Nel mentre è stato lasciato alla deriva il mercato maggiormente lucroso (le merci pericolose), preda dei privati, a cui interessa soltanto abbassare il prezzo a treno, con buona felicità dell'industriale di turno. Inquietante, di contro, sono le testimonianze dei ferrovieri negli scali, che assistono a treni che arrivano e ripartono subitaneamente, anche con il grasso che fuoriesce dalle boccole. Chissà se il ministro dei trasporti che dichiarò "dal processo di privatizzazione non si torna indietro" veda dalla sua attuale sede politica quanto e quali rischi corre la popolazione, sia quella che vive vicino alla sede ferroviaria che gli utenti dei treni (non per ultimi i lavoratori).

Un'altra ragione dei problemi MIR risiederebbe nella cattiva organizzazione e relazione tra il reparto commerciale e quello della produzione, dove il primo si mette d'accordo con il cliente per trasportare la merce il giorno x mentre il secondo organizza le tracce orarie il giorno y. Risultato: treno soppresso.

La perla della giornata tuttavia (and the winner is!) riguarda una presunta connivenza tra il cliente e il responsabile della sezione commerciale. L'inciucio si consu-

merebbe così: un treno ordinario, già programmato a suo tempo e impostato con tanto di traccia oraria, verrebbe soppresso all'ultimo momento ad hoc per dare vita ad un treno "straordinario". Il materiale trasportato e i carri sono i soliti, ma il cliente paga meno e "smezza" la fetta con il settore commerciale.

Gli obiettivi della scuola intanto sono altri (e recenti); ad esempio è stato trattato un seminario di istruttori -datato 17/10/2017- che ha analizzato l'aumento degli inconvenienti di esercizio (con MIR rispetto a Cargo), seguito da un focus sugli errori umani: 4 casi gravi in 2 anni con applicazione della famigerata COCS 49. Pare però che la filosofia aziendale stia cambiando, dedicando maggiori attenzioni alle cause a monte degli inconvenienti e tenendo conto anche del carico di lavoro, ovvero se il lavoratore reo di aver cagionato dei danni sia stanco. Fiduciosi in tanta magnanimità i lavoratori cercheranno tuttavia di non testare tale teoria, chissà, magari la notte porta consiglio al datore di lavoro e ci ripensa. ■

**Dosto 78**



## Cervelli e facce in svendita mentre il movimento ambientalista unisce le lotte in difesa del clima e contro le grandi opere

L'offensiva di quella parte della Confindustria rappresenta-

ta dai gruppi dediti soprattutto alle grandi opere inutili (GOI) è tutt'ora in corso dopo l'esordio della manifestazione a Torino delle cosiddette *madamin*: in questo sforzo si è aperto il mercato per acquisire facce presentabili da portare a sostegno di una sporca battaglia. Una di queste, che ha lasciato molti attoniti, è quella di Milena Gabanelli, la giornalista divenuta famosa per le trasmissioni di Report, su RAI3, di denuncia dei tanti misfatti politici ed economici italiani, addirittura proposta, pochi anni fa, come Presidente della Repubblica.

In molti ricordiamo come, nel 2017, la giornalista fu cacciata dalla RAI perché troppo scomoda; fu accolta nelle file del Corriere della Sera, ma evidentemente il prezzo è stato alto. I suoi interventi ultimi sono stati a totale sostegno del sistema delle grandi opere in maniera totalmente acritica; una bella giravolta ricordando le inchieste condotte negli anni passati, fin dal 2001, sull'allora neonato sistema TAV dove si denunciava l'esplosione dei costi, i problemi ambientali... tutto quello che ci siamo stancati di ripeterci da venti anni a questa parte.

Nel 2011 concluse una inchiesta sulla Torino-Lione dicendo: *"Si può fare una considerazione: in un momento come questo ha più senso, è più logico, investire dei soldi per creare occupazione, oppure metterli in un tunnel che in futuro trasporterà più velocemente delle merci prodotte a Kiev o a Lisbona, ma non è detto. Perché se su quella tratta non ci sarà abbastanza traffico ferroviario i costi del finanziamento, cioè i 20 miliardi che servono per realizzare la Torino-Lione, li dovrà mettere lo Stato. Cioè i nostri figli che oggi sono disoccupati. Forse è il caso di rivedere l'intera questione oppure fornire elementi, informazioni più convincenti"*. Oggi invece sul sito del Corsera si strappa le vesti contro la possibile sospensione dei cantieri in attesa della famosa verifica costi/benefici tenuta su come ultima bandiera dai cinque stelle: *"Intanto i cantieri fermi sono la spallata che ha mandato in concordato la più grande cooperativa costruttori del paese, la CMC di Ravenna e poi Astaldi, Fincosit, Tecnis, mentre Condotte è finita in amministrazione stra-*

*ordinaria"*. Una bella inversione ad U, non c'è che dire.

Non sappiamo se l'inchiesta pro-TAV della Gabanelli sia frutto di informazioni sbagliate fornite dai collaboratori del giornale che è evidentemente al servizio degli interessi dei costruttori, o se la giornalista ha fatto la semplice scelta politica di stare col più forte. Il fatto è che questa analisi della crisi delle imprese è falsa e profondamente sbagliata: il ministro Toninelli, nel voler fare l'analisi economica delle grandi opere, non ha fermato nessun cantiere; addirittura si sono fatte gare d'appalto durante questa non-pausa di riflessione. La crisi delle grandi imprese di costruzione viene da lontano, è impossibile addossare le responsabilità di questo ad un governo che è in carica da meno di un anno, mentre i problemi sono nati e cresciuti molto prima della sua infausta nascita. Nessuno vuol ricordare che nel nuovo Codice degli Appalti è scappata una piccola clausola che impone di comunicare all'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione) tutti gli extracosti che si presentano nei cantieri più importanti e di aspettarne la valutazione; questa semplice regola ha inceppato il meccanismo introdotto da Ercole Incalza con il sistema TAV che prevede il direttore dei lavori - figura che dovrebbe controllare la congruità dei costi a tutela del committente che paga (nelle GOI lo Stato) - alle dirette dipendenze del costruttore, quello che dovrebbe riscuotere.

I ritardi nei pagamenti, che prima avvenivano prontamente e avevano consentito un vertiginoso aumento dei costi, si è inceppato e reso più difficili i facili profitti. [Perido che non torna]. Questo è sicuramente solo uno dei motivi di questa dell'attuale crisi, ma è aspetto importante denunciato qualche settimana fa da gole profonde dall'interno delle imprese stesse. Dietro questa offensiva padronale contro quella timidissima parte del governo, che è andata al potere anche in forza delle promesse NOTAV, NOTRIV, NOTAP, sembra addirittura preludere ad una possibile fine del governo giallo verde: la borghesia italiana adesso ha scelto come uomo della provvidenza, dopo il collasso del blocco PD-PDL, il querulo segretario della Lega, l'impresentabile Salvini. Anche le linee editoriali dei principali giornali di regime sembrano gradire la rottura di

questo governo e prospettano una ammicchiata dal PD alla Lega, passando per tutte le sfumature di destre, in difesa del partito del cemento. Intanto le promesse di nazionalizzazione delle autostrade sono cadute nel dimenticatoio.

Che il tema delle grandi opere sia fondamentale per la borghesia parassitaria italiana si vede anche dalle ultime cronache sindacali che vedono come nuovo leader della CGIL Maurizio Landini. Finché è stato segretario del ramo un po' più vivace del sindacato, la FIOM, si è potuto permettere di constatare che le GOI certamente non sono lo strumento per uscire dalla crisi occupazionale; adesso, per diventare il boss, deve modellare le sue opinioni su quelle maggioritarie del sindacato che, vedi il caso, coincidono con le opinioni di Confindustria e del blocco politico che va da destra al PD. Le sue esternazioni sulla inopportunità di fermare i cantieri confermano la sudditanza politica e culturale di strutture sindacali confederali perennemente col cappello in mano davanti al padronato mentre l'altra mano è tesa a fermare la rabbia dei lavoratori (vedi quelli della logistica). Già la CISL Toscana ... Di politiche del lavoro e soprattutto di politiche industriali diverse che favoriscano innovazione, occupazione, riconversione, redistribuzione non c'è traccia. Landini continuerà ancora per qualche tempo a illudere qualche residuale frangia della sinistra decotta mentre il paese sprofonda nella stagnazione e nella disoccupazione in attesa di una nuova recessione.

Mentre la cronaca dai palazzi favorisce solo depressioni psichiche oltre che economiche, dopo il collasso culturale e politico dei 5 stelle, qualcosa di nuovo e interessante si profila all'orizzonte. Negli ultimi mesi si è visto un decisivo colpo di reni del movimento NO TAV che ha saputo rispondere, con la manifestazione dell'8 dicembre 2018, all'offensiva SÌ TAV materializzatasi a Torino con l'effimera scesa in campo delle madamin. Accanto a quella importante giornata si sono avute in tutto il paese manifestazioni, assemblee e convegni che hanno fatto il punto del disastro in cui versa il paese e il pianeta: a Venezia, Firenze, Roma, Basilicata, Puglia, eccetera si è parlato soprattutto delle alternative al disastro apparecchiato. In particolare dal movimento NO TRIV è

venuta la proposta di unire le lotte contro le grandi opere inutili a quella in difesa del pianeta dall'emergenza climatica.

La proposta è stata subito assunta praticamente da tutte le realtà in quanto era già in perfetta sintonia coi valori di fondo di tutte le lotte: difesa del territorio e del pianeta sono le due dimensioni di una rivoluzione copernicana in fieri che trasferisce l'asse culturale dall'onnipotenza del profitto alla centralità della vita in tutte le sue forme. Diventata tanto più impellente

da quando con l'amministrazione Trump gli Stati Uniti si sono sfilati dai protocolli di intesa per la riduzione dei gas serra e l'inquinamento, riabbracciando -in coerenza col vieto mito della frontiera- l'idea di produzione e consumo senza limiti o avvertenze per il cittadino/elettore USA "il cui stile di vita non è sarà messo in discussione". Del resto ciò si inserisce nel modo in cui questi poli d'interesse si intreccino e concepiscano la guerra commerciale del 21° secolo con altri poli continentali in pari

corsa sfrenata. Forse il cammino non sarà né breve né facile, ma comunque ci consente una boccata d'aria fresca dopo le tossiche cronache dai palazzi. È stata proposta una manifestazione proprio "in difesa del pianeta e contro le grandi opere inutili" il 23 marzo 2019 a Roma. Potrebbe essere un momento importante nella vita politica italiana. Dipende anche da noi. ■

**COMITATO NO TAV FIRENZE**

## "Chiamale se vuoi ... semplificazioni"

Appena si insedia un governo si pensa subito ad una leggina che renda più "agili" i rapporti tra Pubbliche Amministrazioni e aziende.

Da meno di due anni è in vigore il Codice degli appalti, che raccoglie le modalità con cui le Amministrazioni reclutano le aziende che svolgeranno compiti di gestione e realizzazione di lavori, forniture, servizi in loro vece. Fu un parto difficoltoso ed approdò dopo un lungo passaggio parlamentare al Dlgs 50/2016 che conteneva anche i riferimenti alle linee guida anticorruzione emanate dall'ANAC (Autorità Nazionale Anti Corruzione)

Nacquero con le lamentazioni delle associazioni padronali che si sentivano troppo imbrigliate da codici, regolamenti e passaggi vari che allungano tempi di assegnazione degli appalti.

L'attuale governo gialloverde emana una norma "urgente" all'interno del decreto legge "Semplificazioni" di fine 2018.

Si punta ad allargare la gamma dei lavori che possono essere affidati dalle varie branche delle Pubbliche Amministrazioni SENZA GARA D'APPALTO.

Sarà possibile fare appalti in concessione diretta fino alla cifra di un milione di euro, è rientrata la possibilità di poter arrivare ai due milioni e mezzo!

Si alleggeriscono gli adempimenti obbligatori per le concessioni di sub appalto, in particolare eliminando l'obbligo da parte delle aziende appaltatrici di presentare, già in bando di gara, i nomi delle successive aziende a cui intendono sub appaltare i lavori stessi.

Si permette inoltre alle imprese appaltanti di indire gare per lavori basandosi sulle offerte "al massimo ribasso" e non più su "la migliore offerta economicamente più vantaggiosa" termini che possono apparire simili, ma sono diversi, profondamente diversi.

"Massimo ribasso" è sul risparmio economico secco, realizzato con contratti di lavoro più bassi possibile e senza guardare per il sottile su diritti, sicurezza e contributi sociali.

"Offerta economicamente più vantaggiosa" analizza anche che organizzazione imprenditoriale le aziende partecipanti hanno e ricomprende i tempi di produzione, la qualità del progetto lavorativo, le tutele sociali e di sicurezza.

Quindi si passerebbe ad assegnare, con la nuova "Procedura negoziata (quella che prima si chiamava Trattativa privata) tutta la mole dei lavori e dei servizi al di sotto della cifra del milione di euro, senza nemmeno accertarsi di chi sarà realmente a fare l'opera con la catena del sub appalti non dichiarati.

Velocità, semplificazioni, informalità (tutte belle parole come anche sburocratizzazione, merito, agilità ...) con cui si vende la possibilità di assegnare circa il novanta per cento degli appalti in mo-

do del tutto non trasparente ed anche al di fuori dalle tanto sbandierate regole di mercato! Non bastasse questo, stanno approntando anche un secondo Decreto Legge per adottare un nuovo Codice degli appalti in sostituzione di quello vigente adesso modificandolo con la dizione " ... per quanto necessario".

Punto forse più importante è la creazione di un "Unico regolamento per dettare la disciplina esecutiva ed attuativa", sembra che l'esclusiva del Regolamento riguardi materie importanti come la nomina ed il ruolo del responsabile del procedimento, progettazione dei lavori, verifica del progetto, sistemi qualificazione, sistemi realizzazione del contratto e selezione delle offerte, direzione lavori e di esecuzione lavori, affidamento contratti sotto soglia ....

Materie che sarebbero sottratte alla verifica delle linee guida ANAC ed al controllo di strumenti di normazione secondaria diversi dal Regolamento stesso.

Una sorta di regolamento di emergenza teso alla normalità di tutte le procedure, abbiamo infatti visto per il ponte di Genova come la legislazione di emergenza finisse per permettere lo stralcio dell'operato commissariale dai filtri di controllo, in forza dell'urgenza, tanto da permettere perfino l'infiltrazione mafiosa, come denunciato dall'ANAC. Mentre per forniture di beni e servizi è rimasto sostanzialmente il modello precedente, è nella costruzione/ricostruzione di opere che questo allargamento delle maglie può permettere la velocizzazione dell'iter assegnativo e di inizio lavori che, oltre a favorire chi pare ai governanti, taglierebbe molte delle possibilità della cittadinanza di opporsi ad eventuali deturpazioni dell'ambiente e del tessuto sociale e produttivo locale se compromesso dall'opera stessa, prendiamo le ricostruzioni post terremoto con le delocalizzazioni abitative forzate, opere come ferrovie AV o gasdotti TAP che militarizzano i territori ma anche autostrade, inceneritori ... chi ne beneficerebbe sarebbero le potenti lobby delle costruzioni nazionali e i loro fornitori di servizi in sub appalto, le indagini hanno già oggi fatto luce su movimento terra, fornitura cemento e smaltimento rifiuti gestito da bande mafiose di vario genere.

Un Decreto che punta ad assicurare la gestione clientelare della concessione degli appalti e a realizzare le opere in modo non controllabile dai cittadini e dalla magistratura. Questo sospetto è venuto anche all'Associazione nazionale costruttori edili, che pur essendo uno dei soggetti economici che chiedeva di rivedere il Codice appalti, ha emesso un comunicato critico che richiede " ... maggiore trasparenza e rispetto delle regole di libera concorrenza del mercato".

Un futuro piuttosto oscuro per la qualità dei servizi offerti dalla Pubblica amministrazione e per la tutela del reddito diritti e sicurezza dei lavoratori coinvolti.

Occorre fermare con la mobilitazione di lavoratori e cittadini interessati questa operazione condotta da un governo che, di nuovo, parla di popolo ma scrive da padronato! ■

## Vira dall'altra parte! nON Guardare! L'attacco alle navi ONG perché nessuno deve vedere

Già prima della stesura e dell'approvazione del Decreto Sicurezza, con il quale il Governo 5 Stelle - Lega ha praticamente cancellato la politica dell'accoglienza nel nostro Paese, era partito un serrato e coordinato attacco da più fronti (politico, giudiziario e dell'informazione) a tutte le Organizzazioni Non Governative (ONG) impegnate con proprie motonavi nella ricerca e nel salvataggio di migranti naufraghi che su vere e proprie carrette o stipati a centinaia su scadenti gommoni scappano dall'inferno dei campi libici verso l'Europa, dopo essere fuggiti dai propri Paesi.

Le accuse alle navi delle ONG erano state aperte ufficialmente nell'Aprile 2017 dalla definizione di "taxi del mare" pronunciata dal leader 5 Stelle Di Maio, poi maldestramente ritratta, smentita dall'analisi dei dati che dimostrano che la presenza delle navi di salvataggio nel Mediterraneo dal 2015 a oggi non è in alcun modo correlata

all'aumento dei flussi, cioè quelle navi non hanno fatto, come si è tentato di sostenere, da *pull factor* (fattore di attrazione) ed i flussi non ne sono stati mai influenzati (fonte ISPI, 2018).

A seguire vengono istruite indagini, rivelatesi poi senza esito, delle Procure di Palermo e particolarmente di Catania, sia sull'origine dei finanziamenti alle 7 ONG attive nel Mediterraneo con le loro 13 imbarcazioni, sia sul sospetto di connubio tra ONG e trafficanti. L'ipotesi di reato sarebbe consistita in un presunto ostacolo alle indagini sul traffico di esseri umani derivante dalla presenza delle navi ONG nella zona di mare tra Libia e Italia, arrivando ad ipotizzare il favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Peccato che alcune di queste solerti indagini ad oggi hanno restituito solo qualche archiviazione e altre sono cadute nel più completo silenzio. A smascherare la strumentalità di queste accuse basta il fatto che i

soccorsi in mare sono coordinati dall'IMRCC (Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo) di Roma, cioè dalla nostra Guardia Costiera che, una volta ricevuta la segnalazione di un'emergenza in atto in acque internazionali, decide in base alla dislocazione delle navi in zona (navi militari, navi mercantili, pescherecci e navi ONG) quali siano quelle più pronte a prestare soccorso. Ma l'opera di diffamazione delle ONG verso l'opinione pubblica era ormai iniziata, supportata e amplificata da quasi tutti i mezzi di informazione. Non trovando appigli legali per fermare le navi, si è passati ad altre strategie, come le accuse di traffico di rifiuti pericolosi (abiti dei migranti, resti di cibo e di kit sanitari) per giustificare il sequestro di una nave, o alla messa in discussione dell'iscrizione ai registri navali degli stati di bandiera delle navi di salvataggio.



Poco dopo le accuse di Di Maio, nel luglio 2017, l'ex ministro dell'Interno Minniti inizia ufficialmente a porre i bastoni tra le ruote alle navi delle Ong con l'obbligo della sottoscrizione di un "Codice di condotta" nel quale si prevedeva, tra l'altro, il divieto assoluto di entrare in acque libiche, lasciando così alla sola Guardia Costiera Libica, nel frattempo creata e finanziata dall'Italia e dall'Unione Europea (fondi direttamente stanziati nel vertice di Tallin del luglio 2017), la gestione dei salvataggi in mare con il conseguente ritorno dei naufraghi salvati verso la Libia, dove verranno di nuovo rinchiusi nei terribili campi di detenzione; campi che inevitabilmente tenderanno di nuovo di lasciare. Come riportato da un'inchiesta della Associated Press gli accordi per fermare i flussi migratori da parte del Governo Gentiloni, stretti con varie entità libiche, tramite il suo Ministro dell'Interno,, mirano a dare in gestione la questione migranti alle milizie libiche, le stesse che già erano coinvolte, direttamente o in accordo con altri, nel traffico di essere umani, in cambio di soldi, motovedette e un non meglio specificato "equipaggiamento".

L'attuale Governo giallo-verde ha raccolto subito l'eredità, soprattutto nella figura dell'attuale Ministro dell'Interno, che ha operato sia all'interno del nostro Paese con il Decreto Salvini, sia a livello internazionale con la chiusura dei porti alle navi

ONG (e non solo a quelle, basti pensare alla nave Diciotti della nostra Guardia Costiera, tenuta a largo del porto di Catania diversi giorni prima di poter attraccare), e con il regalo di 12 motovedette alla fine di luglio 2018 alla marina libica, con le quali si passava il coordinamento dei soccorsi in mare direttamente alla guardia costiera di quel paese.

In questo modo, dopo averne già limitato l'operatività con la diffamazione e i sequestri giudiziari, nessuno più chiamerà le navi delle ONG per un soccorso, perchè i migranti li deve tenere la Libia a qualunque costo. In cambio la civile Unione Europea e l'Italia lasciano a lucrare, magari sulle stesse persone più volte, i trafficanti di esseri umani che gestiscono le partenze sui gommoni. Contemporaneamente finanziano, formano le milizie e fanno gestire agli stessi trafficanti i campi di detenzione, chiudendo tutti gli occhi possibili sulle atrocità, le violenze e la perdita di qualsiasi umanità all'interno dei campi stessi. Per questo le ONG devono stare alla larga, nessun testimone deve essere presente a quanto sta accadendo nelle acque del Mediterraneo né a quanto accade nei campi in Libia. La chiusura dei porti italiani voluta dall'attuale Ministro dell'Interno Salvini, unita a quella dei porti maltesi, ha lasciato la gestione dei salvataggi alle navi militari e alle motovedette libiche, con il tassativo ordine di riportare in Libia i nau-

fraghi raccolti. La civilizzata Europa, appunto, subappalta il lavoro sporco a governi meno schizzinosi e imbrigliati dalle tutele dei diritti, cercando di liberarsi del problema nascondendolo sotto il tappeto.

Con l'attacco alle ONG si consolida il disegno europeo di riportare il fenomeno migratorio a una questione di sicurezza e repressione, soffiando sul fuoco delle paure e distogliendo l'attenzione dai grandi problemi sociali che attanagliano le popolazioni europee, dando così sempre più voce a chi, attraverso la creazione di un nemico, porta acqua al mulino dell'autoritarismo. ■

## CUB TRASPORTI TOSCANA

### "Quest'anno le navi ONG vedranno l'Italia solo in cartolina"

Questa frase, pronunciata dal Ministro dell'Interno Salvini nel giugno 2018 sul suo profilo twitter, ha dato vita al progetto "Solo in cartolina" dove chiunque da tutta Italia ha inviato significative cartoline illustrate al Viminale. In questo numero di CUB RAIL ne riportiamo alcune che spargiamo per le pagine. La raccolta completa si trova sul sito [www.soloincartolina.it](http://www.soloincartolina.it).  
La redazione

## COLLETTA PER LAURA

### Alle intimidazioni rispondiamo con la Solidarietà!

La sera di **giovedì 24 gennaio è stata incendiata**, nel parcheggio aziendale, l'auto di Laura, combattiva **delegata sindacale CUB Trasporti** presso la Rovagnati di Villasanta (MB).

Laura si è impegnata ed esposta nella di lotta per difendere i diritti dei lavoratori che come lei operano presso lo stabilimento Rovagnati di Villasanta (MB).

Laura aveva guidato gli scioperi contro i licenziamenti illegittimi e per il miglioramento delle condizioni economiche e normative dei lavoratori, **contro il sistema delle cooperative e degli appalti e subappalti nello stabilimento.**

Questo atto vile non ci spaventa, **Laura e gli altri operai organizzati nella CUB continueranno ad alzare le bandiere della dignità e della difesa dei diritti di chi lavora, per un salario giusto e la libertà sindacale.**

**La lotta degli operai non si fermerà di fronte a queste minacce.**

**I lavoratori e le lavoratrici della CUB si stringono intorno a Laura per manifestarle la più profonda solidarietà.**

**La lotta per i diritti anche alla Rovagnati non si ferma!**

La sua lotta è la nostra lotta, e la solidarietà è la risposta che insieme vogliamo dare a questo vile atto intimidatorio. La CUB, in solidarietà con Laura promuove una colletta al fine di aiutarla a riacquistare una nuova autovettura.

Si può contribuire con bonifico intestato a:

**CUB MILANO al seguente IBAN IT 68 X 03359 01600 10000 116804**

**Causale del bonifico: Auto-Aiuto per Laura**





**ALITALIA**

**DELTA, EASYJET, LUFTHANSA:  
LA GIRANDOLA DI SEMPRE?**



**E' L'ORA:**

del **RILANCIO E SVILUPPO**,  
della **TUTELA E CRESCITA OCCUPAZIONALE**,  
dell'**AUMENTO DELLA FLOTTA** e del **NETWORK DI LUNGO RAGGIO**

**LA NAZIONALIZZAZIONE È L'UNICA SOLUZIONE**

Il Governo continua a tacere sul futuro di Alitalia e sulla riorganizzazione del Trasporto Aereo: ad oggi, nulla ancora si sa delle annunciate convocazioni dei sindacati, sia quella prevista per la seconda metà di gennaio al Mise sul futuro della Compagnia di Bandiera italiana, sia quella al Ministero dei Trasporti sul riassetto del comparto aereo-aeroportuale (la dott.ssa Di Matteo del Mit il 12.12.2018 al Mise, alla presenza del Ministro Di Maio, si era impegnata di organizzarla per la metà di gennaio 2019).

**UN ALTRO RINVIO? NON SI SCHERZI SUI LAVORATORI AZ**

Mentre nulla è dato sapere sul riordino del comparto aereo-aeroportuale, per la definizione del Piano di Alitalia sembra che si dovrà aspettare almeno la fine di Febbraio p.v., visto che le FS, dopo la presentazione a fine ottobre della proposta di acquisto-vincolata (...il vincolo è che che la Compagnia di Bandiera sia comprata/partecipata da un concorrente!) e le dichiarazioni di favorire l'intermodalità tra treno ed aereo, è probabile che per la fine del corrente mese non avrà ultimato il "progetto di intervento", come invece era stato dichiarato sempre al Mise il 12.12.2018.

**ALTRO CHE VENDITA: SERVONO INVESTIMENTI PUBBLICI**

Certo è che, a parte il cronoprogramma, ad essere a rischio, per i continui rinvii, sembrano proprio gli assunti di Piano più volte ribaditi dalle forze politiche del Governo e che i lavoratori si aspettano di veder concretizzarsi: rilancio e sviluppo, tutela e crescita occupazionale, aumento della flotta e del network di lungo raggio, obiettivi che non rientrano nelle intenzioni di nessuno dei "promessi sposi" cercati sul mercato. Oggi come ieri i concorrenti non fanno beneficenza ma curano esclusivamente i loro interessi che non sono certo quelli dei lavoratori, dei cittadini e del Paese.

**SERVE UNA VERA RICAPITALIZZAZIONE PER ALITALIA:  
SOLO UN INTERVENTO PUBBLICO LA PUÒ GARANTIRE**

Infatti se è vero che al momento la ricapitalizzazione necessaria per Alitalia si attesta tra 1,5 e 2 MLD di euro, dalle anticipazioni che emergono, all'appello mancano diverse centinaia di milioni che ancora non è dato sapere come saranno reperiti, anche considerando la possibile conversione in azioni di parte del Prestito Ponte (si vedrà se come dice il Messaggero del 13.1.2019 saranno 400 mln di euro) e l'auspicabile partecipazione di altre aziende pubbliche (Poste, Eni, CdP, ecc.)

La realtà è che se davvero si vuole ristrutturare e rilanciare Alitalia, non esistono alternative ad un Piano di investimento pubblico consistente ed in grado di evitare che la Compagnia di Bandiera italiana debba subire le condizioni imposte dai concorrenti, esclusivamente interessati a mettere le mani sul ricco mercato del Trasporto Aereo italiano e non certo a tutelare il Bene Comune rappresentato dal Trasporto Aereo-Aeroportuale.

**INVESTIRE NON SOLO PER LE BANCHE MA PER LO SVILUPPO**

Per una vera nazionalizzazione di Alitalia, i soldi, come tutti sanno, ci sono, come dimostrano gli investimenti sempre disponibili per il salvataggio delle banche (stavolta è toccato alla Carige ricevere circa con 1,3 MLD di euro pubblici e la garanzia fino a 3 MLD di euro dello Stato!): non basta tutelare gli investimenti finanziari, il Paese ha bisogno di sviluppo e di occupazione, non certo attraverso le opere inutili come la TAV (sostenuta dagli statalisti dei sacrifici-privatizzatori dei profitti), nè attraverso le svendite come l'Ilva (raccontata come una soluzione da sindacati ed istituzioni).

## Malpensa: COOPERATIVE USA E GETTA NEL TRASPORTO AEREO!

Da anni ci battiamo contro le false cooperative che imperversano nel trasporto aereo.

Ricordiamo in particolare le iniziative al cargo di Malpensa dove le coop sono ancora oggi utilizzate dalle società di trasporto merci per **ridurre drasticamente i salari dei lavoratori** e ciò nonostante il fatto che, proprio in Malpensa, tante vicende - alcune oggetto anche di processi penali, abbiano dimostrato quanto siano alti nel settore delle cooperative i rischi di illegalità (lavoro nero, somministrazione irregolare di manodopera, evasione fiscale, omissioni contributive, false cooperative). Culmine di questa battaglia è stato il **blocco di Malpensa il 1° agosto 2017** da parte di tutte le OO.SS per impedire che la coop. Alpina, già presente in diversi scali del nord, desse il via per inserire le cooperative anche nella gestione dei servizi connessi al trasporto passeggeri.

### Chi è Alpina Soc. Coop?

È una cooperativa che sotto la guida del sig. F.Cutrona e di suoi familiari dal 2013 svolge servizi in sub appalto di Ags handling spa, società ancora una volta presieduta dallo stesso Cutrona che a sua volta riceve da Ryanair l'appalto di tutti i servizi di terra (ck-in, rampe, carico scarico bagagli).

Ags subappalta a coop Alpina i servizi operai di manovalanza, carico scarico bagagli, pulizie aeromobili, posizionamento mezzi e movimentazione bus e traino aeromobili.

Con questo sistema Ryanair, ottiene una drastica riduzione dei salari operai in quanto non solo Alpina essendo una coop può deliberare alcune riduzioni di salario, come il mancato pagamento della malattia, ma pur essendo impegnata nel trasporto aereo passeggeri usa il contratto logistica e trasporto merci e non quello Assohandling. Inevitabile quindi la concorrenza al ribasso che Ags- Alpina porta nei confronti degli altri operatori aeroportuali.

### Ora cercano di aggirare l'ostacolo!

Dopo le iniziative sindacali di Malpensa che hanno messo Alpina in difficoltà in tutti gli scali in cui era presente, per tamponare la situazione ed anche per cercare di rientrare a Malpensa, Cutrona sta diversificando il suo intervento, ma sempre con le stesse finalità. **TAGLIARE SALARI E DIRITTI.** Ricordiamo anche che Ags nel luglio 2017 è stata esclusa dalla stessa associazione datoriale di categoria Assohandling sia per i metodi adottati e perché si rifiutò di applicare la clausola sociale. L'8 novembre scorso, viene costituita la FC handling srl, con la sede a Ciserano, nello stesso posto della coop Alpina. Presidente ancora una volta Filippo Cutrona: Questa società risulta posseduta per il 20% dalla famiglia Cutrona e per l'80% dalla FC Srl, società anche questa presieduta dallo stesso Cutrona e dalla sua famiglia per oltre il 90%.

A fine anno, durante gli incontri con la **Cub trasporti Verona**, lo stesso Cutrona, ha informato che la **Coop Alpina**, da lui presieduta, avrebbe effettuato una cessione del ramo d'azienda a FC handling srl (nella sostanza a lui e alla sua famiglia), senza nessuna modifica delle paghe e dell'organizzazione del lavoro, continuando l'applicazione del ccnl, trasporto merci. Il 15 dicembre Alpina presso lo scalo di Verona, ha fatto firmare ai lavoratori la cessione del loro contratto di lavoro a FC Handling, ma poi il 21 dicembre, con una comunicazione affissa in bacheca, ha posticipato questo passaggio a data da destinarsi. Lo stesso passaggio è stato fatto anche per i lavoratori operanti a Bergamo.

Da subito come Cub Trasporti Verona abbiamo attivato tutte le iniziative del caso, compreso la denuncia all'Enac e la dichiarazione di sciopero.

**ENAC che è informata di tutto per il momento tace.** Tace Enac Malpensa sulle coop del cargo, tace anche sulla richiesta di andare ad una regolamentazione delle concessioni sia nel settore passeggeri che al cargo. ma soprattutto come al solito Enac di Verona, di Malpensa e nazionale tacciono sulle società che non utilizzano il contratto nazionale handling negli scali aeroportuali italiani.

**Ricordiamo infatti che a Malpensa, sia Beta Trans che I-Sec, società che presta servizio di accettazione passeggeri per America Airlines, non applicano il contratto nazionale di categoria handling, ma addirittura I-Sec il contratto del commercio.**



### COOPERATIVE USA E GETTA NEL TRASPORTO AEREO!

Da anni ci battiamo contro le false cooperative che imperversano nel trasporto aereo. Ricordiamo in particolare le iniziative al cargo di Malpensa dove le coop sono ancora oggi utilizzate dalle società di trasporto merci per ridurre drasticamente i salari dei lavoratori e ciò nonostante il fatto che, proprio in Malpensa, tante vicende - alcune oggetto anche di processi penali, abbiano dimostrato quanto siano alti nel settore delle cooperative i rischi di illegalità (lavoro nero, somministrazione irregolare di manodopera, evasione fiscale, omissioni contributive, false cooperative). Culmine di questa battaglia è stato il blocco di Malpensa il 1° agosto 2017 da parte di tutte le OO.SS per impedire che la coop. Alpina, già presente in diversi scali del nord, desse il via per inserire le cooperative anche nella gestione dei servizi connessi al trasporto passeggeri.

#### Chi è Alpina Soc. Coop?

È una cooperativa che sotto la guida del sig. F.Cutrona e di suoi familiari dal 2013 svolge servizi in sub appalto di Ags handling spa, società ancora una volta presieduta dallo stesso Cutrona che a sua volta riceve da Ryanair l'appalto di tutti i servizi di terra (ck-in, rampe, carico scarico bagagli). Ags subappalta a coop Alpina i servizi operai di manovalanza, carico scarico bagagli, pulizie aeromobili, posizionamento mezzi e movimentazione bus e traino aeromobili. Con questo sistema Ryanair, ottiene una drastica riduzione dei salari operai in quanto non solo Alpina essendo una coop può deliberare alcune riduzioni di salario, come il mancato pagamento della malattia, ma pur essendo impegnata nel trasporto aereo passeggeri usa il contratto logistica e trasporto merci e non quello Assohandling. Inevitabile quindi la concorrenza al ribasso che Ags- Alpina porta nei confronti degli altri operatori aeroportuali.

#### Ora cercano di aggirare l'ostacolo!

Dopo le iniziative sindacali di Malpensa che hanno messo Alpina in difficoltà in tutti gli scali in cui era presente, per tamponare la situazione ed anche per cercare di rientrare a Malpensa, Cutrona sta diversificando il suo intervento, ma sempre con le stesse finalità. **TAGLIARE SALARI E DIRITTI.** Ricordiamo anche che Ags nel luglio 2017 è stata esclusa dalla stessa associazione datoriale di categoria Assohandling sia per i metodi adottati e perché si rifiutò di applicare la clausola sociale.

L'8 novembre scorso, viene costituita la FC handling srl, con la sede a Ciserano, nello stesso posto della coop Alpina. Presidente ancora una volta Filippo Cutrona: Questa società risulta posseduta per il 20% dalla famiglia Cutrona e per l'80% dalla FC Srl, società anche questa presieduta dallo stesso Cutrona e dalla sua famiglia per oltre il 90%.

A fine anno, durante gli incontri con la Cub trasporti Verona, lo stesso Cutrona, ha informato che la Coop Alpina, da lui presieduta, avrebbe effettuato una cessione del ramo d'azienda a FC handling srl (nella sostanza a lui e alla sua famiglia), senza nessuna modifica delle paghe e dell'organizzazione del lavoro, continuando l'applicazione del ccnl, trasporto merci.

Il 15 dicembre Alpina presso lo scalo di Verona, ha fatto firmare ai lavoratori la cessione del loro contratto di lavoro a FC Handling, ma poi il 21 dicembre, con una comunicazione affissa in bacheca, ha posticipato questo passaggio a data da destinarsi. Lo stesso passaggio è stato fatto anche per i lavoratori operanti a Bergamo.

Da subito come Cub Trasporti Verona abbiamo attivato tutte le iniziative del caso, compreso la denuncia all'Enac e la dichiarazione di sciopero.

**ENAC che è informata di tutto per il momento tace.** Tace Enac Malpensa sulle coop del cargo, tace anche sulla richiesta di andare ad una regolamentazione delle concessioni sia nel settore passeggeri che al cargo. ma soprattutto come al solito Enac di Verona, di Malpensa e nazionale tacciono sulle società che non utilizzano il contratto nazionale handling negli scali aeroportuali italiani.

Ricordiamo infatti che a Malpensa, sia Beta Trans che I-Sec, società che presta servizio di accettazione passeggeri per America Airlines, non applicano il contratto nazionale di categoria handling, ma addirittura I-Sec il contratto del commercio. 13612019



Cub Trasporti Lombardia - 3477173746 cubtrasporti.lombardia@gmail.com - www.facebook.com/cub.malpensa.linate



Malpensa Linate 18 gennaio 2019

Cub Trasporti - Renzo Canavesi

# VENEZIA

## COMUNICATO SGB

### AEROPORTO Marco Polo. Handler AVIAPARTNERS S.p.A. VE,

### bocciati i licenziamenti per 7 lavoratori «ASSUMERE TUTTI»

AVIAPARTNERS S.p.A. VE condannata dal Presidente della Corte di Appello del Tribunale di Venezia Gianluca Alessio.

Alla fine, in seguito al ricorso in Appello nei confronti di AVIAPARTNERS S.p.A. VE, 7 lavoratori hanno ottenuto il riconoscimento delle proprie ragioni: il Presidente della CORTE D'APPELLO DI VENEZIA Gianluca Alessio ha, infatti, condannato l'handler accogliendo e accertando la costituzione del rapporto di lavoro a tempo indeterminato con decorrenza dall'1 aprile 2014 secondo l'inquadramento contrattuale corrispondente a quello indicato nel contratto di marzo 2014.

Questi lavoratori dovranno essere riassunti nella stessa sede dove hanno svolto il servizio, ossia all'aeroporto Marco Polo di Tessera

Il Presidente della corte di Appello ha, infatti, condannato l'handler a ripristinare il rapporto di lavoro a tempo indeterminato con questi operai, addetti alle attività di assistenza ai vari aeromobili e passeggeri, e a risarcire il danno in favore di ciascuno nella misura di 6 mensilità dell'ultima retribuzione globale di fatto ex art.32 co. 5°, legge n.183 del 2010, oltre interessi e previa rivalutazione ex art.429, c.p.c. Dalla sentenza al saldo.



COMUNICATO

AEROPORTO Marco Polo. Handler AVIAPARTNERS S.p.A. VE, bocciati i licenziamenti per 7 lavoratori «ASSUMERE TUTTI»  
AVIAPARTNERS S.p.A. VE, condannata dal Presidente della Corte di Appello del Tribunale di Venezia Gianluca Alessio.

Alle Ore, in seguito al ricorso in Appello nei confronti di AVIAPARTNERS S.p.A. VE, 7 lavoratori hanno ottenuto il riconoscimento delle proprie ragioni: il Presidente della CORTE D'APPELLO DI VENEZIA Gianluca Alessio ha, infatti, condannato l'handler accogliendo e accertando la costituzione del rapporto di lavoro a tempo indeterminato con decorrenza dall'1 aprile 2014 secondo l'inquadramento contrattuale corrispondente a quello indicato nel contratto di marzo 2014.

Questi lavoratori dovranno essere riassunti nella stessa sede dove hanno svolto il servizio, ossia all'aeroporto Marco Polo di Tessera

Il Presidente della corte di Appello ha, infatti, condannato l'handler a ripristinare il rapporto di lavoro a tempo indeterminato con questi operai, addetti alle attività di assistenza ai vari aeromobili e passeggeri, e a risarcire il danno in favore di ciascuno nella misura di 6 mensilità dell'ultima retribuzione globale di fatto ex art.32 co. 5°, legge n.183 del 2010, oltre interessi e previa rivalutazione ex art.429, c.p.c. Dalla sentenza al saldo.

Ha condannato la parte appellata (AVIAPARTNERS S.p.A. VE) al pagamento delle spese di lite di entrambi i gradi di giudizio.

Si conclude così la vicenda per questi, primi, 7 lavoratori, primi perchè altri sono in attesa di giudizio sempre per la medesima causa promossa in virtù della loro attività lavorativa alle dipendenze della Società appellata in virtù di numerosissimi contratti intercorsi tra il 2008 ed il 2018, quindi circa un decennio, e comunque ottenendo l'accertamento della illegittimità dei contratti a termine e comunque l'avvenuta costituzione di un rapporto di lavoro a tempo indeterminato quale conseguenza di un utilizzo abusivo, protrattosi oltre il termine massimo fissato dal CCNL del settore in 44 mesi

Per SGB Sindacato Generale di Base VE

ANTONINI Giampietro

Venezia 23/01/2019

SGB - Sindacato Generale di Base VE

Via Casanova 118 - 30131 Montebelluna (TV) - Tel. 0423/323233 - Fax 0423/324444 - e-mail: [ve@sgbditalia.org](mailto:ve@sgbditalia.org)

Ha condannato la parte appellata (AVIAPARTNERS S.p.A. VE) al pagamento delle spese di lite di entrambi i gradi di giudizio.

Si conclude così la vicenda per questi, primi, 7 lavoratori, primi perchè altri sono in attesa di giudizio sempre per la medesima causa promossa in virtù della loro attività lavorativa alle dipendenze della Società appellata in virtù di numerosissimi contratti intercorsi tra il 2008 ed il 2018, quindi circa un decennio, e comunque ottenendo l'accertamento della illegittimità dei contratti a termine e comunque l'avvenuta costituzione di un rapporto di lavoro a tempo indeterminato quale conseguenza di un utilizzo abusivo, protrattosi oltre il termine massimo fissato dal CCNL del settore in 44 mesi

Per SGB Sindacato Generale di Base VE

ANTONINI Giampietro

Venezia 23/01/2019



Lavoratori con il contratto di trasporti e logistica invece che Assohandler.

Lavoratori in turno per 10 ore e retribuite 8.

Lavoratori senza malattie retribuita i primi 3 giorni.

Lavoratori con i notturni dimezzati.

Lavoratori senza livello di inquadramento.

Lavoratori senza la retribuzione degli arretrati.

Lavoratori senza pausa retribuita.

Tutto ciò alla luce del sole, nessun ente preposto è mai intervenuto. ENAC E ISPettorato DEL LAVORO IN SILENZIO NONOSTANTE LE INNUMERAVOLI SEGNALAZIONI.

Cub trasporti Verona è al fianco dei lavoratori e questa è soli una prima azione di lotta!

# VERONA

Sciopero dei lavoratori al Catullo. Sì, siamo in pochi, ma senza di noi i voli sono partiti in ritardo.

Siamo quei pochi sfruttati che tengono su la baracca della finta cooperativa Alpina Service sullo scalo di Verona Valerio Catullo.



# Un uomo tranquillo



Si chiamava Tranquillo per davvero.

Colombo Emilio Tranquillo, nato a Milano nel 1886. Il padre invece si chiamava Napoleone, era un radicale borghese maestro venerabile di una loggia massonica e fece fare al figlio neonato il battesimo massone, con tanto di spade sguainate e vino al posto dell'acqua.

Quando il padre muore Tranquillo ha compiuto i quindici anni, l'economia familiare comincia a vacillare ed è costretto a lavorare.

*"Potei impiegarmi presso la ditta Innocenti e Mangili di proprietà del commendator Cesare Mangili. A Milano c'è una strada intitolata a questo esimio ladro. Li andavo allo scalo merci per preparare le lettere di vettura, dichiarare la qualità della merce che si spediva e venivo a contatto con le manovalanze, con questi facchini. E da lì ho cominciato. Ci fu uno sciopero dei carrettieri e dei fattorini. La ditta aveva detto che alcuni fattorini avrebbero potuto svolgere un'attività, se non di carrettiere, di guida dei cavalli. Io ero tra i prescelti ma mi sono rifiutato perché già la pensavo diversamente. E questo mascazone colse l'occasione per farmi una scenata e darmi del teppista. Ero lì alla mia scrivania. Sai che i contabili hanno quei righelli quadrati. Siccome mi ha dato del teppista, io l'ho colpito violento sulla faccia con quel righello lì e gli ho lasciato il segno. Mi ha licenziato in tronco".*

Traquillo va a Genova a lavorare in un mulino. Ma quando i mugnai entrano in sciopero lui aderisce, e se ne va anche da lì. S'imbarca con destinazione Il Cairo. Commercia cotone. Poi si ammala e rientra in Italia.

*"A Milano vidi che c'era un concorso alle Ferrovie dello Stato, feci la domanda, al concorso riuscii quinto e fui assunto. A quell'epoca avevo già delle idee politiche ben precise. Da ragazzo avevo già comin-*

*ciato a leggere quello che era rimasto della biblioteca di mio padre. Il libro che mi ha colpito di più credo sia stato Le memorie convenzionali di Max Nordau, che mi ha dato una spinta. Poi leggevo Arturo Labriola e «La folla». Tra le altre mie letture ricordo La conquista del pane di Kropotkin, L'unico di Max Stirner, Il manifesto del Partito comunista e Critica dell'economia politica di Carlo Marx [...] è la vita che mi ha aperto gli occhi: lo sfruttamento lo subivo anch'io come lo subivano gli altri. E ho preso parte a tutte le lotte".*

Si unisce con la camiciaia Adele, una convivenza ante-litteram, e nascono tre figli: Raul, 1913; Eva, 1916; Luciano Napoleone, 1918.

Nelle Ferrovie dello Stato prende la qualifica di sottocapo al movimento, e diviene rappresentante di categoria (33<sup>a</sup>, sottocapi al movimento, applicati, aiuto applicati). Subisce una serie di trasferimenti punitivi, almeno sette. Viene punito con un mese di sospensione dal servizio. Si batte per ottenere i passaggi automatici di qualifica, le odierne "mansioni superiori". Descrive il Direttore delle Ferrovie dello Stato così: *"uomo dagli occhi cisposi, doveva avere una malattia oftalmica, repellente e cattivo".*

La sera dell'11 marzo 1913 è uno dei relatori alla Casa del Ferroviere in San Gregorio a Milano assieme a Signorini, Ciardi e Zocchi dell'Unione Sindacale Italiana di Corridoni, dei fratelli De Ambris e Maria Rygier. Poi anch'esso aderisce all'USI ed entra nel Comitato Centrale. Convinto soreliano, si batte per applicare la tattica dei sabotaggi e per lo sciopero generale. Gira armato.

Corridoni non lo convince: *"il suo contegno non mi pareva appropriato ad un capo rivoluzionario. Era quello di un piccolo borghese. Infatti mi pare fosse un disegnatore tecnico o geometra. Come si costu-*

*mava a quel tempo, sfoggiava delle grandi cravatte alla Lavallière e dei capelli a larghe tese, non diversamente da Enrico Ferri e forse anche da Filippo Turati. Corridoni si interessava dei metallurgici e dei muratori ma non mostrava interesse alcuno per la categoria dei ferrovieri e sin da allora dimostrava una certa tendenza per quello che poi sarebbe diventato il corporativismo fascista".*

Quando la maggioranza dei sindacalisti rivoluzionari dell'Usi diviene interventista, Tranquillo rompe con loro. Da Chiasso lo mandano a Pavia.

Dopo la disfatta di Caporetto le FS rinforzano la Brescia-Parma, privilegiata per il trasporto di munizioni al fronte e dei feriti dal fronte e l'invio agli ospedali italiani. Tranquillo finisce a Viadana Bresciana, che fino allora era una semplice fermata e che precede la stazione di Calvisano. In quella stazioncina una sera si vede arrivare uno zoccolaro, uno di quelli che fabbrica e vende zoccoli di legno di salice agli schiavandari, ovvero braccianti e mungitori.

Lo zoccolaro descrive a Tranquillo la brutale situazione di quei lavoratori e le loro condizioni miserrime peggiorate dalla guerra e gli chiede di organizzare una lotta. Tranquillo non se lo fa ripetere due volte. Una settimana dopo le mucche hanno le mammelle gonfie; non si trova nessuno disposto a mungerle. *"Assolutamente non si doveva cedere alla compassione, applicando i principi d'azione che Sorel aveva diffuso con i suoi scritti sulla violenza. Il mungitore si affeziona alla mucca e allora io dicevo: Lasciatele gemere. Vedrete che il padrone molla. Voi perdete solo un animale a cui siete affezionato ma lui perde un capitale.*

La lotta ha successo. La Camera del Lavoro di Brescia viene scavalcata. Gli agrari

bresciani cedono. Tranquillo in compenso viene trasferito a Milano Greco.

Nel 1919 i ferrovieri bloccano in varie stazioni i treni che si sospetta trasportino armi dirette in Russia contro i bolscevichi. Il 19 e 20 luglio viene dichiarato uno sciopero generale internazionale a difesa dei Soviet. Vengono decise anche azioni dimostrative. Una sera il treno più importante, l'Orient Express diretto a Parigi, ad Arona si trova davanti un segnale d'arresto posizionato tra le rotaie. Un uomo sbuca dal nulla e comincia un comizio pro-Russia rivoluzionaria. Accorrono in stazione i carabinieri, accerchiano il treno e cercano l'uomo. Ma lui è saltato sul tender della locomotiva, dove il macchinista gli ha infilato sulla testa un berretto da fuochista e col carbone e gli ha annerito la faccia. I carabinieri lo scambiano per il fuochista e vanno oltre. Quell'uomo era il Tranquillo.

Nel grande sciopero del gennaio-febbraio 1920 è a Domodossola. Sciopero vincente, ma ci sono dei crumiri. Tranquillo li pedina e vede che vanno a mangiare al buffet di stazione. Peccato per loro che il cuoco è dei nostri. *«Allora gli abbiamo detto di fare delle belle bistecche alla pizzaiola e nella salsa mettere una buona dose di tremendo lassativo. Lo fece e questi non poterono prendere servizio. Vedi il sabotaggio dove può arrivare?»*

Trasferito a Cuzzago, il 1° maggio 1921, quando i ferrovieri scioperano contro le violenze fasciste e l'appoggio di alcune nazioni alla guerra contro i bolscevichi, Tranquillo litiga con un manovale fascista che non vuole scioperare e lo riempie di botte. Risultato: 25 giorni di malattia per il manovale fascista e 24 giorni di carcere per Tranquillo. L'anno successivo, secondo quanto riportato da testimoni, in uno sciopero fa scendere i macchinisti dai treni in transito a Cuzzago con la pistola in pugno. Nel '23 è, ovviamente, tra i licenziati politici.

Nel frattempo ha abbandonato l'ideale anarchico e il sindacalismo rivoluzionario e si è iscritto al Partito comunista.

Viene assunto da una cooperativa socialista di Villadossola ma, con il radicamento del fascismo, viene licenziato anche da lì. I fascisti passano sotto la sua casa cantando: «Olio petrolio benzina in quantità / la casa del Colombo brucerà». La figliuola Eva sale sui sacchi e risponde: «e noi butteremo giù tutti questi sacchi». Poi canta a squarciagola: «Siam fascisti puzzolenti / pieni di merda fin ai denti / siam venuti dall'inferno / per proteggere il governo».

Nel marzo del 1924 riceve dal capotreno Buschi le tessere del partito da consegnare clandestinamente ai compagni dell'Ossola. Un guardia sala tradisce, fa la spia e Tranquillo viene arrestato e condannato a quattro mesi di carcere.

Si trasferisce a Cossato (Biella) dove lavora in una filatura. Licenziato, fa ritorno a Domodossola, dove viene sempre strettamente sorvegliato.

La moglie lo abbandona lasciandolo solo coi tre figli.

Trova lavoro a Milano in una rubinetteria, poi si arrangia con lavori precari. Nel '39 è a Firenze dove si è trasferita la figlia. Ma dopo due anni «dal Sottosegretariato per le Fabbricazioni di Guerra è stato disposto il suo allontanamento d'autorità dallo stabilimento della GGE, ed inoltre è stato applicato nei suoi confronti il divieto di assunzione negli stabilimenti ausiliari del Regno. La Regia Questura di Firenze è stata incaricata della vigilanza durante la sua temporanea permanenza in quella città».

Quando cade il fascismo ritorna a Milano e prende contatto col settore Sempione del Partito comunista e partecipa alla formazione dei GAP.

Si fa chiamare «Oreste Filopanti»: per ricordare la Repubblica Romana e Quirico Filopanti (vero nome Giuseppe Barilli, il garibaldino e massone che stese il decreto di proclamazione della Repubblica Romana il 9 febbraio 1849), perché «Filopanti» significa «amico di tutti»; e «Oreste» perché vendicatore.

Torna in Ossola. Partecipa all'insurrezione di Villadossola nel novembre 1943. Fa la spola tra Milano e l'Ossola e recluta partigiani. Inquadrate nelle brigate Garibaldi, ha continui scontri con Superti, comandante del Valdossola, da lui considerato a torto «attesista».

In un crescendo di contrasti tra formazioni partigiane di diverso orientamento si colloca la presa di Domodossola con la resa dei nazifascisti (settembre-ottobre '44) e Tranquillo diviene membro della giunta di governo come Commissario per la polizia e la giustizia. Si batte perché nella distribuzione degli scarsi viveri si privilegino operai e bisognosi. Scrive Giorgio Bocca: «il commissario alla polizia è il comunista Colombo, nome di battaglia Filopanti, che significa amico di tutti. Però non si direbbe, specie quando siede da solo, in un angolo al ristorante del Terminus e si fa portare i prigionieri per giudicarli sbrigativamente.

Gli amici di Filopanti dicono che recita la parte del duro per mettersi in luce agli occhi del partito, dicono che in realtà è

una pasta d'uomo. Stando alle circolari che portano la sua firma si direbbe che è uno che non scherza».

Tranquillo però giura di non aver mai consumato un pasto al Terminus ma solo in modeste trattorie. Quando vengono fatti partire i bambini per la Svizzera dove verranno ospitati lui, ateo, si preoccupa per la loro assistenza spirituale, essendo gli svizzeri protestanti, calvinisti, presbiteriani. *«Se qualche bambino avesse recitato l'Ave Maria, i protestanti – che non credono alla verginità della Madonna – potevano magari sollevare la questione e causargli un trauma psichico. Avrebbe potuto essere causa di conflitti tra bambini o quando fossero tornati in seno alla propria famiglia».*

Quando i nazifascisti si riprendono l'Ossola anche Tranquillo è costretto a riparare in Svizzera.

Dopo la Liberazione assume l'incarico di presidente della Commissione di Epurazione Provinciale di Novara.

Il Tranquillo anarchico e soreliano scordatevelo, ormai è nell'apparato del partitino togliattiano. Non manca di settarismo, lo ha fatto quando attaccava Superti e ogni tanto lo esprime in altri giudizi sbagliati ed avventati, come sul macchinista anarchico Castrucci, fondatore dell'«In Marcia!», da lui definito erroneamente uno che «ha ceduto».

Ma, nonostante l'appartenenza, il Tranquillo riesce qualche volta a tirar fuori qualcosa del passato. *«Nelle riunioni di Partito, quando qualcuno faceva dei discorsi trionfalistici, esclamava: «Pangloss! Pangloss!», suscitando imbarazzo tra i compagni che non avevano letto Candido di Voltaire non sapevano che il dottor Pangloss era l'incarnazione della massima di Leibniz: «Tutto è per il meglio nel migliore dei mondi possibili», non sapendo chi fosse stato Pangloss non erano in grado di percepire l'ironia sferzante di Filopanti».*

Funzionario di partito a Novara, nel 1946 vi fonda una Lega per la Difesa della Repubblica con gli altri partiti di sinistra. Ma l'iniziativa più incisiva è quella della difesa dei braccianti.

Nella Bassa Novarese i grandi scioperi di braccianti e salariati finiscono con delle retate da parte del questore Cassarà; i lavoratori in sciopero finiscono dentro con le accuse di violazione di domicilio e violenza privata nei confronti dei crumiri.

Dirà l'avvocato Sandro Bermani: «si era creato alla Camera del Lavoro un Comitato Provinciale di Solidarietà Popolare, che era diretto da Filopanti. Ogni tanto andavo

là, si dovevano raccogliere anche i soldi per aiutare le famiglie degli arrestati. E quando io andavo là da Filopanti annunciando che bisognava aiutare qualcuno perché in qualche paese erano state arrestate tante persone, allora lui si metteva le mani in quei pochi capelli che aveva, e poi apriva un cassetto, estraeva una rivoltella a tamburo e gridava: "Adesso vado dal procuratore e l'ammazzo!". Io gli dicevo che tutto questo non serviva a niente, ma lui aveva spesso di questi scatti".

Tranquillo vive in una stanza strapiena di libri con tre grandi ritratti appesi: Marx, Engels e Stalin. Un buco in corso Italia a Novara, in una catapecchia.

Nel XX Congresso del 1956, quando il partitone è in difficoltà per il rapporto sui crimini staliniani, lui è l'unico a citare Stalin nel suo intervento. Sei anni dopo è in odore di eresia, guarda con simpatia le correnti filo-cinesi. Quando dei giovani anarchici

rapiscono il console spagnolo a Milano per salvare la vita di un loro amico, dichiara: "Vedi, noi comunisti diciamo che gli attentati individuali non servono. Invece non è vero, è una bagola".

Sempre più malato e senza forze, Tranquillo viene messo in un ricovero a Como. Come testimonia la figlia Eva, combattente partigiana nell'Oltrepò, il Tranquillo diceva: "quando spuntano i cavalieri dell'inerzia, allora ecco che gli anarchici ci bagnano il naso». E diceva che Togliatti a parole era un liberale ma in realtà era un dittatore, che di lavoro collegiale non ne aveva mai fatto; e diceva che le cose erano diverse in India e in Cina anche perché Gandhi era un non violento mentre Mao Tze Tung non rifiutava la violenza. Una volta, durante le celebrazioni della «repubblica» dell'Ossola era sparito, destando preoccupazione nei suoi amici. Disse poi di essersi recato a Cadenabbia, con il suo bastone animato e

la sua rivoltella, perché ci passava il suo coscritto, Adenauer e sperava di trovarsi in posizione felice. «Chi vuoi che badi a un povero vecchio come me? Potevo avvicinarmi e sparargli. Ma mi sono trovato ad essere troppo lontano da lui», mi raccontò. Scherzava? O, sentendo che la sua vita ormai era alla fine, avrebbe voluto concluderla in bellezza con un gesto alla Bresci? Il dubbio mi è rimasto".

Il capostazione Emilio Tranquillo Colombo "Oreste Filopanti" muore il 31 di marzo 1966 per un collasso cardiaco all'Ospedale di Como. È sepolto al cimitero di Albate, con la fotografia in divisa da partigiano. ■

ALP

Fonti: Cesare Bermanni, interviste e libro Filopanti. Anarchico, ferroviere, comunista, partigiano, Odadrek, 2010]

## 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*

[cubferrovie.altervista.org/](http://cubferrovie.altervista.org/)

[cubrail@libero.it](mailto:cubrail@libero.it)

Un anno, sei numeri e un quaderno: 12 euro

Iscritti Cub: 5 euro

Iscritti Cassa di Solidarietà tra i Ferrovieri: 5 euro

Iscritti Cub e Cassa: gratuito

Versione PDF: 6euro



## HUGO E TRENO

NON SO DA VOI, MA QUI ORA USCIAMO GLI M40, SCENDIAMO I FANALI, POI CE LI SALGONO, IL TRENO LO ARRIVIAMO E LO ENTRIAMO IN CAPANNONE

DA NOI E' PIU' SEMPLICE: I TRENI LI SOPPRIMIAMO E LI RIMANIAMO SUL BINARIO



# Music &



# W o r d s

di Vincenzo Palermo

## Lucio Battisti: il nostro canto libero..

Capita, nella storia della musica, di oltrepassare il confine del tempo e di imbattersi in artisti che hanno conquistato l'immortalità. non solo per il valore del proprio lavoro, ma anche per essere entrati nella vita e nel bagaglio culturale di milioni di persone.

In questo caso di un'intera Nazione. Lucio Battisti nasce a Poggio Bustone, paese della provincia di Rieti, nel 1943, in un'Italia difficile e semplice, destinato ad appartenere suo malgrado all'esercito dei nuovi giovani che dovranno ricostruire un'intera Nazione ripartendo dalle macerie.

Dopo un'infanzia normale, divisa tra la provincia e Roma, Battisti inizia a muovere i primi passi nella musica

entrando in una band chiamata "I Campioni" come chitarrista. Con questo gruppo si trasferirà a Milano per le maggiori opportunità di esibirsi e partirà per un tour in Europa a metà degli anni 60. Fuori dai confini nazionali Battisti potrà ascoltare musica che all'epoca non veniva trasmessa in Italia e durante la militanza nei Campioni inizierà a raccogliere le idee musicali che saranno la base di alcuni suoi grandi successi negli anni a venire.

La svolta per l'ambizioso Lucio Battisti arriva nel 1965, quando dopo alcuni provini viene notato e inserito nel giro dei possibili nuovi talenti per la casa discografica Ricordi. A questo punto l'incontro e il conseguente inizio della collaborazione con Mogol è la scintilla che fa esplodere la bomba. Non è ancora il 1967 e i due iniziano a scrivere canzoni per cantanti e gruppi di successo come i Dik Dik e l'Equipe84. Mogol investe nel potenziale di Battisti, autore ancora acerbo ma prolifico di musiche evocative e molto innovative. Siamo nell'Italia delle canzonette, il repertorio musicale italiano è imbarazzante se si confronta con quello a carattere internazionale. L'integralismo bigotto verso un certo tipo di canzone popolare invade le radio e la tv. Prima della fine degli anni 60 la coppia è già accreditata ai vertici tra gli autori, ma Battisti non è ancora venuto fuori come cantante delle loro stesse canzoni.

Con "Balla Linda" nel 1968 il Battisti cantante ottiene un discreto successo, nonostante inizieranno da subito le critiche per la sua voce. Sarà spesso criticato infatti per le scarse doti vocali, nonostante sicuramente il suo modo di interpretare le canzoni diventerà un grande segno distintivo delle sue opere.

Adesso arrivati a questo punto del racconto, diventa superfluo parlare dei successi ottenuti dalla coppia Battisti-Mogol, quindi inutile elencare la lunghissima serie di canzoni immortali o di album storici. Si tratta in pratica di almeno un decennio di vero e proprio dominio discografico in Italia con primi posti in classifica, vendite record e collaborazioni con i più famosi artisti a loro contemporanei per i quali scriveranno canzoni di successo. Altissimo il livello della collaborazione con Mina per citarne una tra le più importanti. Ma oltre alla produzione di canzoni quello che

rende Battisti un gigante inarrivabile è la capacità di rifondare e dettare nuovi canoni per la musica Italiana, avere introdotto innovazioni stilistiche prima di lui inesistenti, e aver raccolto e rielaborato la parte migliore della musica anglosassone e internazionale.

Di lui resta nelle cronache l'aspetto umano, di un carattere difficile e poco propenso ad aprirsi, di un uomo molto schivo, lontano dai grandi riflettori a dispetto di un successo sempre più in crescita esponenziale. Battisti è stato un artista che fuggiva dai palcoscenici, interessato quasi esclusivamente all'aspetto compositivo e artistico delle sue opere. Un maniaco del lavoro come molti lo hanno descritto, perfezionista all'estremo di ogni aspetto dei suoi dischi, "nemico" dei giornalisti perché ossessionato dall'idea di una pace privata fuori dalla musica.

È stato un artista che non si esibiva dal vivo, se si escludono le sue apparizioni televisive degli esordi, alcuni dicono per l'impossibilità di ricreare le atmosfere dei suoi brani.

Durante la sua carriera ha esplorato molti aspetti della musica spostandosi senza timore nelle sfumature di diversi generi dal pop all'idea del concept album. Nota statistica, a metà degli anni 70 in Italia mise dietro di sé in classifica i Pink Floyd di The Dark Side Of The Moon, non un disco qualsiasi. Battisti ha scelto l'assenza dalle scene, piuttosto che la gloria televisiva che avrebbe potuto avere di diritto, ha scelto di non frenare il suo ego e ha esasperato gli spigoli del suo carattere piuttosto che incontrare i desideri degli altri.

La sua carriera musicale passerà attraverso il divorzio artistico con Mogol a favore di altri autori tra i quali la moglie e più avanti Panella, in un percorso fuori dagli schemi, incomprensibile verso un modo di scrivere musica forse troppo difficile da capire.

Per buona parte della sua storia Battisti in pratica fuggirà da se stesso, dal personaggio ormai diventato e dal macigno pesantissimo del suo repertorio. Poi arriveranno la malattia e la morte, seguite da celebrazioni televisive e non solo in grande stile, straripanti di retorica e ipocrisia nel momento in cui Battisti non poteva più opporre resistenza alla mercificazione del proprio essere, del proprio lavoro. Molti anni prima lo stesso

## PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

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

ACQUI TERME: Antonella Boccaccio e Patrizia Lazzari, 20.

GENOVA: Claudio Pissarello, diffusione, 34.

LIVORNO: Andrea, il Paolino, 50.

MILANO: Totò Trerotola, ma cos'è pazzi, 15; Pino Chillé, Catona I non c'era ancora la Crusca e noi già li uscivamo ai locomotori, 20; Gigi Andreozzi, alias "Infinito" da via Adriano chiusa per colpa di Pettinato musicista di pianobar sui traghetti, 50; Giuseppe Lisacchi, 20.

PISA: Maurizio Mingaroni, 10.

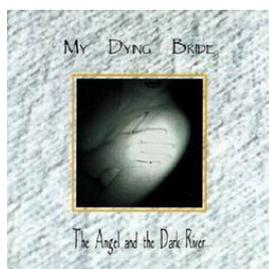
ROMA: Claudio Simbolotti, Pennestri, Stefano Pennacchietti, 50

**SOTTOSCRIVETE!  
L'AUTOFINANZIAMENTO È TUTTO!**

Battisti disse in un'intervista "devo distruggere l'immagine squallida e consumistica che mi hanno cucito addosso". Profetico. ■



A cura di  
LUCA GABIERI



**MY DYING BRIDE**  
**The Angel And The**  
**Dark River (1995)**

Primo dicembre 1995, palazzetto dello sport di Firenze, in trepidante attesa del concerto degli Iron Maiden non posso non notare questa band inglese che, nel ruolo di spalla, si presenta sul palco con tanto di violino. Il loro è un sound decadente e cadenzato, molto crepuscolare. Nonostante nel pubblico serpeggi l'attesa per il concerto della Vergine di ferro l'esibizione di questo quintetto proveniente dallo Yorkshire desta non poco interesse. Nessuna grande soluzione rivoluzionaria, niente che le storiche band doom non avessero già sperimentato ma sarà stato per quelle melodie di violino che si fondevano perfettamente nell'atmosfera dei pezzi fatto sta che subito dopo comprai il disco. Acquisto azzeccato perchè si sono poi confermati, negli anni, come una eccellente band che ha saputo fondere la pachidermica pesantezza del doom con atmosfere gotiche che calamitano l'ascoltatore in una dimensione impalpabile. Se cercate qualcosa che vi estranei dal-

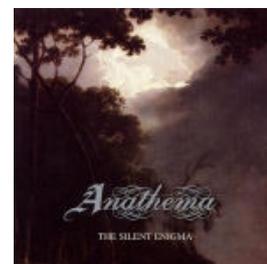
la frenetica e inutile rincorsa del nulla della vita moderna mettete su questo disco e non ve ne pentirete. Nascono su sonorità death metal ma già col disco d'esordio rallentano parecchio i ritmi rispetto al classico death e aggiungendo tastiere, violino ed il cantato "pulito" si scrivono di diritto fra i migliori interpreti del genere dark/doom. *The Cry Of Man-kind* apre le danze con note profonde di chitarra e una batteria sofferta che accompagna un racconto struggente reso ancor più accattivante dall'uso mai invadente del violino, unica luce in un lungo percorso oscuro. E' forse il pezzo che sintetizza meglio il contenuto dell'opera. A *The Darkest Skies* viene assegnato il compito di aggiungere un gelido susulto finale grazie ad uno meraviglioso stacco di pianoforte prima di ricadere nell'oblio di *Black Voyage*: lenta, oppressiva, intima ed epica oltremisura. Un disco totalmente ispirato al romanticismo inglese negli spunti dei testi e nelle atmosfere, proprio *A Sea To Suffer In* con la semplicità del pianoforte iniziale ed il pathos dell'incedere di chitarra e violino si incarica di descrivere questa ispirazione. Il disco si chiude, dopo la delicata ballad *Two Winter Only*, con la movimentata *Your Shameful Heaven* che aggiunge, quasi ripescandoli dalle loro origini musicali, preziosi cambi di tempo al canovaccio stilistico e dimostrando come la band si sappia destreggiare su più terreni senza la pressione di dover seguire forzatamente il tema dominante dell'opera. In un periodo di alti e bassi per la musica rock/metal i My Dying Bride, insieme agli altri due alfieri del dark metal Paradise Lost e Anathema, seppero staccarsi dall'urgenza di piacere rispetto ai

mutati gusti imperanti all'epoca sfornando uno stile del tutto personale radicato in atmosfere mistiche, liricamente classiche e suoni epici e opprimenti. L'ascolto è paragonabile alla lenta scoperta di una ispirata trama letteraria musicalmente sostenuta da una tecnica sopraffina e da suoni a dir poco coinvolgenti. Se si vuole evadere dall'immediatezza della fruizione musicale fine a se stessa e si ha l'esigenza di lasciarsi trasportare questo disco è il mezzo ideale.

Per proseguire nella scoperta di questo "genere" di rock/metal è molto consigliato l'ascolto di:



**PARADISE LOST**  
**The Plague Within (2015)**



**ANATHEMA**  
**The Silent Enigma (1995)**

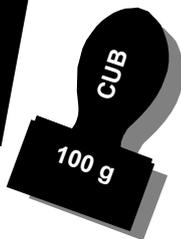
## Ode a chi non ode (XXXVII)

*"I soviet più elettricità  
non fanno il comunismo"*  
(CCCP, Manifesto, 1987)

Uscendo alla notte dalla stazione  
nella spessa nebbia di Terni  
accenno dubbio e genuflessione  
da sotto l'erta Pressa Siderurgica.  
Chiesa offerta a titani ed eroi eterni  
che a crude mani esposer l'ulcera:  
terra in luce espressa dagli altiforni.  
Di ganasce le cronache e di frese  
sovrimpresser l'anime per le carni:

al fiato d'implacabili mantici s'arrese,  
sugli incudini e tra lapilli il viavai:  
nel chiuso di recessi inferni  
essi vi profilavano ritmici acciai  
e attitudini.  
Esseri piroclasti.  
Chiese altrimenti taluno se poi mai  
ci han relitto e non, in attesa ctoni,  
sempre dormienti stiano nascosti.  
Mentre a me appressando a tentoni  
schiacciar ora un sonnellino sol basti.

# IL CUBETTO



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



**Abbiamo le prove: beccato sul traghetto quest'estate mentre suonava il piano e svuotava la dispensa delle merendine. E' lui, l'eroe catanisi di via Adriano:**

## TWEETTINATO



MA CHIEDO TROPPO?  
PRETENDERE DI FARE COSE  
NORMALISSIME COME STRA-  
FOGARSI DI PLUMCAKE, FARE  
IL MUSICISTA DI PIANO-BAR  
SUI TRAGHETTI, FUMARE CO-  
ME L'ETNA SENZA CHE MI VE-  
NIATE A SCASSARE LA MI..A?

QUOTACENTO



QUOTA CENTOOO...  
IN COMPENSO  
PRENDO ATTO  
CHE QUOTA  
CENTOMINCHIATE  
L'HANNO  
ABBONDANTEMENTE  
SUPERATAAAA!!!

GLI ENIGMI DI MASTROGUZZETTA

8 MARZU. ANCHI  
QUEST'ANNU P'A FESTA D'I  
FIMMINI 'A VIDIRI CH'A  
SCIOPERARI SUGNU SOLU  
LI MASCULI???  
MA COS 'E PAZZI!!!





Austria

Al di là delle Alpi ha nevicato copiosamente, nella Gesäuse (Austria) 80 cm in 24h. Il treno spartineve ÖBB avanza a 30 km/h tra Admont e Hieflau, nel Parco nazionale Gesäuse. Racconta Herbert Hofer della ÖBB: "all'improvviso un camoscio è apparso sui binari e si è buttato di fianco. Nella neve profonda, gli animali hanno bisogno di molto tempo per andare avanti e, soprattutto, molta forza, che comunque non hanno in inverno". Il camoscio rimane intrappolato, i ferrovieri non ci pensano due volte, saltano giù con la pala e lo liberano.

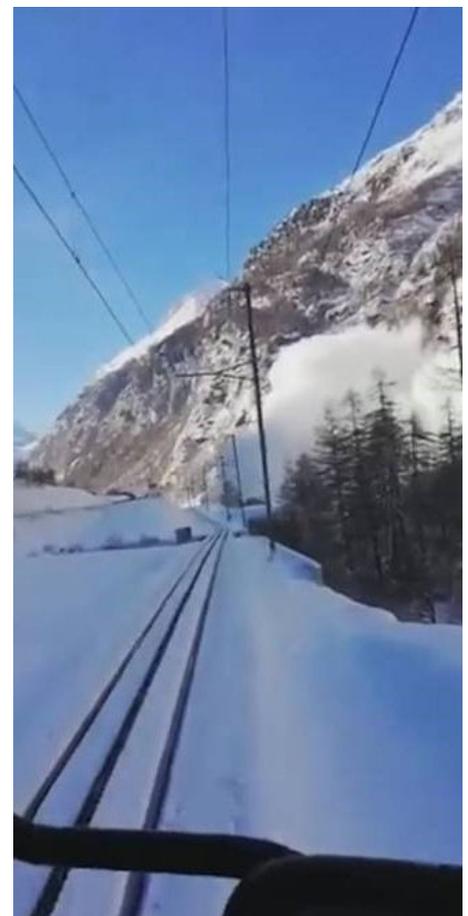
Siamo pressoché certi che a sud delle Alpi avrebbero trovato qualche burocrate pronto a chiedere giustificazioni per il ritardo. E ad emanare norme richiamando il rispetto della divisa.

Video visibile su: [video.repubblica.it/mondo/austria-fermata-straordinaria-per-il-treno-i-macchinisti-liberano-il-camoscio-sotterrato-dalla-neve/324162/324780](http://video.repubblica.it/mondo/austria-fermata-straordinaria-per-il-treno-i-macchinisti-liberano-il-camoscio-sotterrato-dalla-neve/324162/324780)



Svizzera

Tra farsi un selfie sullo strapiombo dell'altissimo viadotto Landwasser e una sigaretta cos'è peggio?



SOPRA: selfie da imbecilli

A LATO: il 4 febbraio una valanga di grosse dimensioni cade sui binari della Matterhorn-Gotthard-Bahn, MGB. Il macchinista, rendendosi conto di quanto sta succedendo, con assoluta calma e tranquillità ferma il convoglio a distanza debita, lascia "sfogare" la valanga e riparte. Tutto ripreso, video virale.

IERI ...



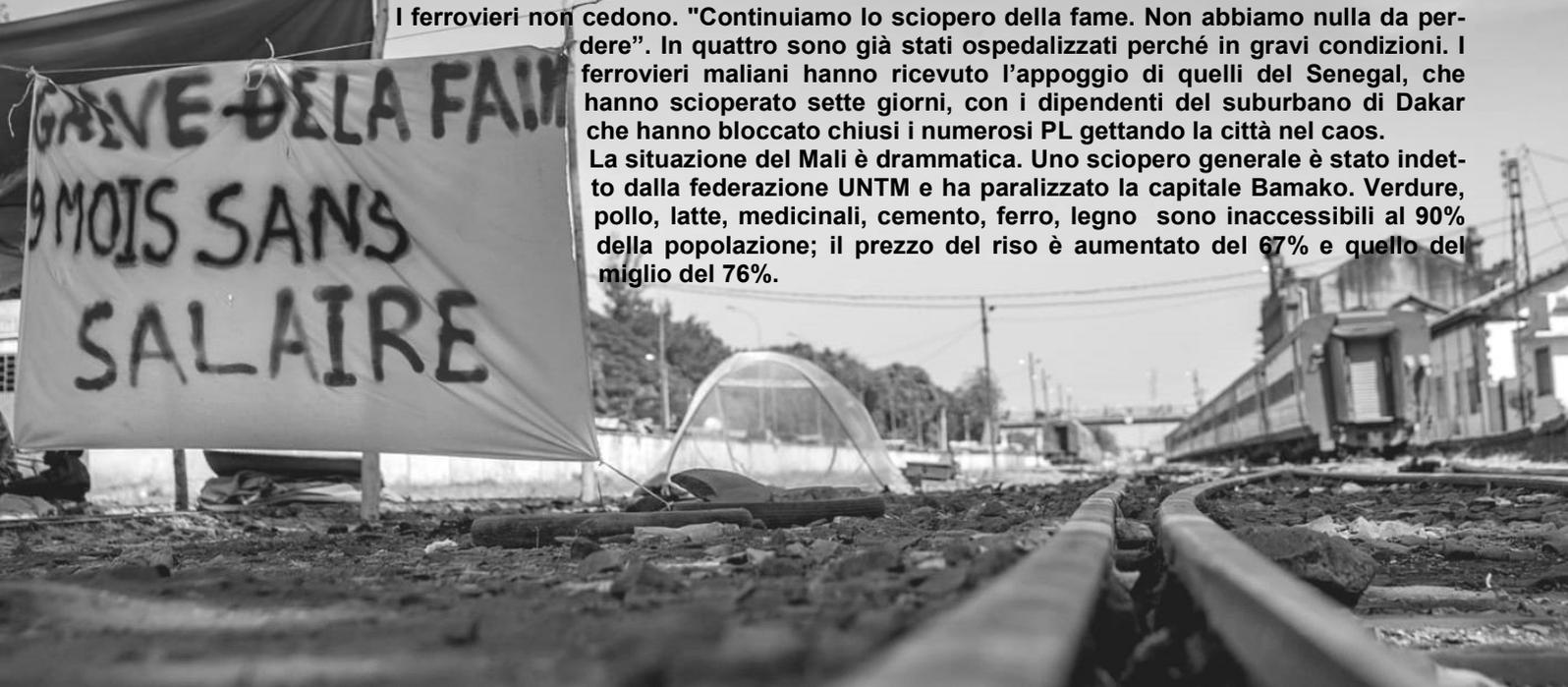
...OGGI



## MALI LA CATASTROFE DELLE FERROVIE

Nella Stazione di Bamako stuoie e zanzariere hanno preso il posto delle locomotive e dei treni. Il governo del Mali ha sospeso la concessione ed il traffico è interrotto dal 2017 in quanto non redditizio, i ferrovieri sono senza stipendio da un anno. Il 18 dicembre hanno iniziato uno sciopero della fame sostenuti dal sindacato SYTRAIL. I 1287 km della ferrovia Bamako-Dakar erano stati privatizzati e ceduti in gestione al consorzio franco-canadese Transrail. Le stazioni, che erano piene di vita e punti di riferimento per i commerci (la valuta che circola è il famoso FCA, il Franco coloniale), ora sono abbandonate. La sospensione del traffico ha gettato moltissime famiglie nella peggiore miseria. In tanti partono, ed è storia del Canale di Sicilia, di respingimenti, di "migranti economici" che conosciamo. **NEL FRATTEMPO QUATTRO FERROVIERI SONO MORTI PER L'INDIGENZA.**

I ferrovieri non cedono. "Continuiamo lo sciopero della fame. Non abbiamo nulla da perdere". In quattro sono già stati ospedalizzati perché in gravi condizioni. I ferrovieri maliani hanno ricevuto l'appoggio di quelli del Senegal, che hanno scioperato sette giorni, con i dipendenti del suburbano di Dakar che hanno bloccato chiusi i numerosi PL gettando la città nel caos. La situazione del Mali è drammatica. Uno sciopero generale è stato indetto dalla federazione UNTM e ha paralizzato la capitale Bamako. Verdure, pollo, latte, medicinali, cemento, ferro, legno sono inaccessibili al 90% della popolazione; il prezzo del riso è aumentato del 67% e quello del miglio del 76%.



## LA NOSTRA BANDIERA E LA NOSTRA T-SHIRT NEL MONDO

Leo Mannucci (CubRail Firenze), dalla Thailandia. La stazione è quella di Bangkok

