

CUB Rail

WOBBLY
Giornale di collegamento tra i ferrovieri

WOBBLY

CUB Rail

58

anno XI numero 58 aprile 2020

Giornale di collegamento tra i ferrovieri

NON SOLO COVID 19

Le devastazioni ambientali e il virus distruggono il pianeta e uccidono. Le contromisure partite in ritardo perché gli affari non andavano disturbati.

Requisire la Sanità privata, fermare le spese militari, prima la salute!



CONTINUA LA CAMPAGNA ABBONAMENTI 2020



NO HAY PEOR

VIRUS



QUE EL
MIEDO
EL
EGOISMO
LA
IGNORANCIA
Y EL
INDIVIDUALISMO



VIDEOCRAX (IV)

MALESSERE e TEMPO

- il bidonavirus -

*in questa giostra di figure e suoni,
di luci e schermi da illusioni,
di baracconi in bene o in male,
di eterne fughe dal reale
(F. Guccini, Black-out, 1981)*

È indubbio che stiamo vivendo qualcosa di inaudito, qualcosa che comprenderemo forse lentamente fra mesi, forse in anni, e che adesso ci lascia attoniti. Per le dimensioni internazionali immani, il cui contributo italiano è tragicamente cospicuo. Non riusciamo al momento neanche a vedere una fine, non solo della morbidità in atto ma pure del seguito che l'ombra nera lascia passando. Eppure ci sono tanti modi di stare dentro la pandemia; questa uscita della rivista online, in attesa della riapertura delle tipografie, prova a dire: 1) C'è dell'altro oltre il virus che sta occupando le nostre menti in modo esclusivo: un prima che continua, perdura e non cesserà di operare anche poi; c'è la ferrovia con l'evoluzione odierna dei suoi problemi, dall'incidente di Livraga di appena due mesi addietro all'ultima sentenza sull'AS; e c'è il mondo che non arresta le sue rotazioni: non cessa la guerra lanciata contro la povertà, proseguono le scorribande piratesche del capitale su uomini e ambiente, le repressioni dei laboratori di rivolta. 2) La pandemia non è uguale per tutti, pur sotto il volto della generale sofferenza. Anche nell'affrontare la piaga emergono connotati di classe che modificano l'esperienza di essa e ne determinano uscite diverse. Si fa avanti ad esempio un tentativo della struttura economica di scaricare il costo della crisi in basso, sui lavoratori e sul ceto più povero: sui lavoratori con tutele minori o nulle, sull'esercito del precariato e delle sottocooperative, sulle partite iva coatte, sulla piccola borghesia. Sotto questa lente la rivista si occupa di Covid-19, cercando di non concedere ad altro, alla ciancia o al sempre truffaldino richiamo all'Elmo di Scipio.

Questa rubrica poi, *Videoocrax*, è interessata ai comportamenti umani e all'umano modo di comprendere e reagire. E' anch'esso quadro reale e oggettivo, al contempo modellato da *situazioni* ma anche a sua volta causa di nuovi approcci, decisioni, che danno forma ai collettivi di varia dimensione e incidenza sociale. Metteremo cioè in evidenza il sottofondo percettivo che caratterizza questo nostro tempo, forse breve di mesi, ma che potrebbe estendere ben oltre i propri portati.

Contrariamente all'esperienza di rottura degli equilibri nel black-out elettrico (avvenuto in Italia il 28 settembre 2003), che nella canzone di Guccini diveniva una sospensione delle tecnologie e degli indaffaramenti consueti, facendoci riscoprire le relazioni personali, e rallentando i tempi, distillava le conversazioni e gli spazi mentali, oggi ci troviamo in una interruzione di verso completamente opposto. Alla progressiva chiusura dei contatti con l'esterno, per decreto sanitario, la realtà relazionale delle persone, segregata, si è concentrata sempre più sulla forma mediata dei dispositivi informatici. Sottopelle si è fatta avanti potente una

lenta deformazione concentrazionaria della visione della realtà. La nostra cura degli altri e del mondo si è auto-derubricata riorganizzandosi attorno a una forma dipendente di una strumentazione con determinate caratteristiche; se esisteva già in precedenza un'ampia critica a questa forma surrogata dello stare insieme, adesso le sue controindicazioni sono state espresse in modo acuto, sperimentando tutti noi l'autismo cui ci induce. Nel taglio asettico e selezionato dei messaggi senza contatti con chi li scambiamo, nel proliferare di video, nell'inoltrare ogni giorno decine di documenti o post altrui senza filtro, nel saturare i recipienti del discorso, spunta il nuovo volto della quarantena. Un nuovo virus ha attecchito, il virus del virus: non c'è spazio ai discorsi altri poiché, nell'emergenza e aggravamento della situazione, i gesti *sensati* sono obbligati a *covare* l'attenzione e *diffondere* l'ultima notizia sulla pandemia, l'aggiornamento e i suoi nuovi commenti, l'ulteriore teoria sulle origine del male, la sua devastante gravità. Proprio la drammatica funestazione delle sensibilità chiama al presunto rispetto delle vittime con atteggiamenti *seri* che riproducono solo e soltanto le parole dei bollettini e ciò che ad essi può legarsi. A prescindere dal terreno fertile che paradossalmente trovano qui le teorie degli ufo o del secondo millenarismo, a prescindere dalla veridicità di quanto propagato per contagio informatico, il risultato formale è l'assenza di possibilità di fuga da un monotema che riempie e ottunde le capacità discorsive e critiche. La dimensione del vivere si restringe, va in asfissia nella messe di voci scheggiate che pur obbligano le intelligenze all'unidirezionalità. Rapportando la quantità di pagine dedicate al tema, dai giornali nazionali di maggior tiratura nell'ultimo mese, al numero totale, si ha la misura di un terzo





(costantemente le prime 16 su una media di 48), senza contare che pure le pagine centrali e le rubriche tendono a incardinarsi sulla pandemia: dalla cucina ai libri, dai consigli sull'arredamento alle pagine di sport, le cronache locali etc; il giorno 8 marzo persino lo stesso titolo fra Repubblica e Corriere della Sera, a tutta pagina con l'ordine delle parole appena invertito. L'argomento unico diventa coda di chiacchera spicciola aprendosi a nient'altro che la ripetizione. L'ansia crescente diviene confusione mentale, che a sua volta per spaesamento riaccende l'ansia. La comune radice semantica di *angustia* e *angoscia* mai era stata prima illuminata in tali proporzioni sociali. E lungi dall'avere un effetto di ripensamento sull'esperienza in atto, l'angoscia la riedita quotidianamente per accumulo di notizie entro di sé indifferenziate. Un bagaglio che ogni ora annulla quello dell'ora precedente per via del radere a zero sulla stessa tabula. Anche chi di noi, mosso dalle migliori intenzioni, continua a disseminare docs su docs, varianti del medesimo titolo "coronavirus" che batte il tamburo, non è altro che portatore sano dello stesso virus, che spegne le facoltà critiche affogandole nel catino quotidiano di liquidi che affluiscono ai nostri dispotivi elettronici. Il tempo della cattività di quarantena è tempo fermo per sospensione e monoblocco ma insieme anche tempo vorticoso di attese e di scorrimento di informazioni non digerite. Per via di esclusione di ogni altro fatto che non abbia

relazione col tema in agenda, si realizza così la cancellazione della multilateralità della vita, la si in-trattiene in un'unica dimensione dell'emergenza virus e al contempo si predispone la percezione di sé, rimossa ogni relazione e in ambascie per la propria sorte, alle parole d'ordine che arrivano dai comitati di salute pubblica.

Infatti la condizione di debolezza è sancita dall'isolamento delle persone, rescisso ogni legame con lo sprangare la porta di casa. Così, soli, ci aggrappiamo a soluzioni che possono arrivare alle condizioni individuali, da fuori, come ciambelle di salvataggio a chi è caduto in balia del mare. Quelle del richiamo nazionale, della responsabilità davanti al momento difficile per il paese, quella di stare fermi, quella delle autorità che stanno lavorando... Una condizione ben esemplificata dalla vicenda dello slogan "Andrà tutto bene". Nato inizialmente per contenere catastrofismi senza costruito e il profilarsi di istinti ferali, è presto diventato il messaggio di risposta alle nostre paure, parola di magico candore capace di assorbire tutto: tanto semplice quanto superficiale, tanto inarticolata quanto anestetica e predisponente a qualsiasi riempimento sembri andare in quella direzione di speranza, quello alla fine delle forze sempre in atto. Con ciò arruolata presto a sigillo della propaganda nazional interclassista. Potrà un Martino qualunque, a spasso per la foresta e trovato smarrito dal sovrappiaggiare del buio con le sue minac-

ce, superare attivamente le paure senza una riconnessione complessiva? O si consegnerà ai primi salvatori del suo essere? Anche se giungono col passo dell'oca?

I ferrovieri ricordano Livraga? le condizioni di impoverimento? lo strapotere della commissione di garanzia che vieta le mobilitazioni ma non le mosse unilaterali delle aziende (Mercitalia ringrazia facendo passare l'AS per tutela da contagio)? C'è un mondo fuori dalla mia porta, fuori dal mio schermo cellulare. Ma questo continua ad eruttare pseudocure, pseudo commenti, occulti segreti, rivelazioni di complotti internazionali, strategie di guerra batteriologica e nuovi assetti bellici fra *rogue nations* e *good side*. Fuori muoiono medici, infermieri, cassiere, postini, operatori dei trasporti e della logistica, delle industrie forzatamente aperte; tutti questi muoiono di lavoro non di virus. Le persone vengono mandate a casa senza sostegno per vivere, aggirando il divieto di licenziamento. Ma -tranquilli- i sindacati governativi sono all'opera.

Mentre andiamo in stampa circola una proposta di legge, avanzata da settori che coprono un ampio segmento dell'arco parlamentare, circa uno scudo penale contro le infrazioni ai doveri di tutela di salute dei lavoratori commesse dai datori durante tutta l'emergenza del coronavirus. Stamani è crollato un ponte stradale. ■

IN QUESTO NUMERO

- 3 Malessere e Tempo. (Videocrax IV)
- 6 Editoriale. La prima linea
- 9 Crhoricub Italia, Ticino, Grigioni
- 11 Crhronicub Mondo
- 12 Sars-CoV-2: o la borsa o la vita
- 14 Sui diritti diversi in Ferrovia
- 15 MIR [non] vista dai sindacati di base ai tempi del COVID-19...
- 16 ...vista dalla dirigenza e dai sindacalai...
- 17 ...e vissuta dai lavoratori
- 18 Ma[e]stro Lindo: racconti dal fantastico mondo di MIR
- 19 Gli intercity Notte ai tempi del coronavirus
- 20 Sentenza Lorenzoni appello. [In]giustizia è fatta
- 22 *Intervista*. Porti chiusi alla guerra!
- 24 La sicurezza, la salute, il Covid-19
- 26 Viaggio in Bosnia. Sulle tracce della rotta balcanica
- 27 Oggetti misteriosi: il congedo rosso... un nero che non ce l'ha fatta"
- 28 8M fuori dal paese
- 30 Comunicato 1-2020 della Cassa di Solidarietà tra ferrovieri
- 31 *Messaggi nella pandemia*
- 32 Sovversivi in Val di Taro durante l'occupazione nazifascista
- 33 *Speciale In Marcia 1920*. Cent'anni di giovinezza. La battaglia del Manubiola
- 37 *No TAV. Confindustria e ripresa delle Grandi Opere*
- 38 Biografia partigiana. Luisa Ombra
- 39 Luigi Fontana, ferroviere di Montesole
- 40 Lutti nostri
- 41 *Rubrica musica*. Louder than music
- 42 *Rubrica libri*. Henry Chinaski book section
- 44 *Articolo storico*. Eugenio
- 47 L'elettronica di potenza IV
- 48 Pensionamenti - Ode a chi non ode
- 49 Il Cubetto
- 50 Storico
- 51 La nostra bandiera nel mondo



COPERTINA:

immagine dal film CASSANDRA CROSSING (1976)

IL DI COPERTINA: non c'è peggior virus della paura, dell'egoismo, dell'ignoranza, dell'individualismo

IV DI COPERTINA: scontri in Cile

QUESTO NUMERO ESCE IN FORMATO ELETTRONICO E VIENE MESSO A DISPOSIZIONE DI TUTTI, SCARICABILE COLLEGANDOSI AL NOSTRO SITO

cubferrovie.altervista.org/

CLICCANDO SULL'APPOSITO LINK.

ALL'INIZIO DI MAGGIO SARÀ DISPONIBILE IN FORMATO CARTACEO CON DIFFUSIONE MILITANTE AGLI ABBONATI

LA PRIMA LINEA

A giugno, il prezzo dell'elettricità è aumentato del 10%.

Il sistema educativo è costoso, quello sanitario è scadente, il sistema pensionistico non funziona, lascia la maggior parte della popola-

zione cilena anziana in condizioni di estrema povertà.

In Cile l'istruzione è privata: Oltre i tre quarti degli universitari cileni è costretto a studiare in istituti privati, gli unici che consentono un adeguato grado di istruzione, che chiedono rette in media sopra i 3mila dollari all'anno, cifre coperte spesso ricorrendo a prestiti da banche e finanziarie.

Il sistema previdenziale, privato: Il sistema previdenziale cileno è "progettato per spostare la ricchezza dalle masse ai ricchi, perché i lavoratori sono tenuti a investire i loro risparmi in fondi di investimento privati che applicano rendimenti ridicoli" (fonte giornalistica), il sistema pensionistico è affidato a quei fondi e non esiste la previdenza pubblica. Tuttavia gli assegni restano bassi rispetto al costo della vita e anche un medico con quarant'anni di lavoro alle spalle non supera i 700 dollari di pensione.

Il sistema sanitario è privatizzato: Il dominio totale del libero mercato, senza correttivi di sorta, vale anche nella sanità: anche qui una quota dello stipendio va all'assicurazione sanitaria, pubblica o privata. La differenza tra i servizi offerti dagli ospedali statali e quelli delle cliniche private è enorme, tanto che nel sistema pubblico scarseggiano attrezzature, medicine, posti letto e i servizi di medicina specialistica e ambulatoriale pubblica sono pressoché inesistenti.

Le proteste:

Il Cile è piombato nel caos di manifestazioni alimentate da un malcontento profondo.

Le proteste in Cile sono scoppiate in modo violento il 17 ottobre 2019 dopo l'aumento del 4% delle tariffe della metropolitana (il 6 ottobre).

L'aumento del prezzo del biglietto dei mezzi pubblici è stata la classica goccia che ha fatto traboccare il vaso già colmo dell'economia cilena, profondamente iniqua.

I manifestanti hanno dichiarato lo sciopero generale, e Centinaia di migliaia di cittadini sono scesi in piazza in tutto il paese, soprattutto nella capitale Santiago, nella emblematica Plaza de la Dignidad, verso la quale il 25 ottobre hanno marciato oltre un milione di persone.

Il governo di Sebastian Piñera ha subito schierato 10.000 soldati, che si sono aggiunti alle forze dell'ordine, con il compito di reprimere le proteste che si sono subito trasformate in scontri a oltranza per la resistenza del popolo cileno.

L'uso massiccio e indiscriminato della violenza da parte delle forze armate, della polizia e dei carabineros che hanno cominciato con l'utilizzo di gas lacrimogeni e cannoni ad acqua, per poi passare alle armi da fuoco, ha riportato il Cile in un clima dittatoriale, con decine di morti e centinaia di feriti tra i manifestanti (molti con ferite agli occhi, a causa di speciali proiettili in dotazione alle forze dell'ordine), migliaia di arresti ma anche omicidi politici e sistematiche violenze sessuali dei militari sulle attiviste femministe, altri attivisti sono semplicemente scomparsi, nella migliore tradizione stragista del regime di Pinochet.

Nelle principali città le strade e le piazze sono presidiate dall'esercito e al calar del sole vige il coprifuoco, rigorosamente sfidato dai manifestanti.

L'immagine che recita "No Hay peor Virus que el miedo, el egoismo, la ignorancia, el individualismo" (Non c'è peggior Virus della paura, dell'egoismo, della ignoranza, dell'individualismo), che abbiamo pubblicato, è una icona della lotta del popolo cileno che da 6 mesi si sta battendo con coraggio per condizioni di vita eque e dignitose.

Una lotta esemplare che porta in sé molte delle rivendicazioni che anche come ferrovieri Cub portiamo avanti da anni nel nostro paese.

In Cile dall'inizio degli anni Ottanta è stato tra i pionieri nell'aderire alle teorie economiche capitaliste classiche. La Costituzione cilena del 1980, redatta e approvata sotto la dittatura militare di Augusto Pinochet, ha fornito il quadro giuridico dell'attuale sistema neoliberista.

Peraltro il Cile non ha mai fatto i conti fino in fondo con le effrazioni della dittatura di Pinochet che è stato uno dei regimi più liberticidi e feroci del mondo, con l'uccisione spregiudicata di migliaia di oppositori politici, molti dei quali mai ritrovati.

Del resto il Cile ha sempre rappresentato un baluardo atlantico, contro il rischio di affermazione di tendenze politiche socialiste nell'America Latina.

Anche il recente Governo di Piñera, fantoccio dell'imperialismo statunitense, è stato considerato un miracolo economico in Sudamerica dalla propaganda americana, ma mentre l'1% della popolazione può effettivamente beneficiare del suo mercato neoliberale, il 50% dei lavoratori cileni hanno salari da fame.

I dati macroeconomici indicano un caso di scuola: il paese è il più ricco del Sudamerica, ma anche il più diseguale; la distribuzione della ricchezza e le disuguaglianze economiche confermano risultati fra i più iniqui al mondo.

A causa delle privatizzazioni poche multinazionali dominano il mercato in molti settori, controllandolo e tenendo i prezzi alti, con forti speculazioni e rincari su prodotti di uso comune: dal mercato del pollo a quello di fazzoletti e carta igienica, fino alle farmacie.

Il Cile è ad esempio il solo paese al mondo dove la Costituzione stabilisce che l'acqua è di proprietà privata, gestita da società straniere con prezzi non accessibili a tutta la popolazione, che spesso deve attingere a fonti alternative luride e non potabili. A Santiago per esempio il servizio idrico cittadino è gestito dalla società ESSAL, del cui capitale la principale azionista è la multinazionale francese ENGIE (azionista anche di ACEA- acqua di Roma, tramite la controllata Suez).

Il salario minimo, nel 2019 fissato a 375 euro lordi (301.000 pesos), confrontato con il crescente costo della vita cileno è insufficiente: il canone d'affitto medio per un appartamento fuori dal centro di una grande città si aggira sulla stessa cifra. Aggiungendo le spese per le utenze, care rispetto agli altri vicini sudamericani, la supera abbondantemente.

Lo stipendio medio al netto delle imposte si attesta sui 652 euro: così i lavoratori cileni, per arrivare alla fine del mese, devono fare i salti mortali o indebitarsi.

Dopo mesi di proteste il governo Piñera ha ritirato la legge per l'aumento delle tariffe dei trasporti e per placare le rivolte, ha concesso un referendum Costituzionale previsto prima ad Aprile e poi spostato al 25 ottobre con la scusa della emergenza da Coronavirus, continuando comunque a giustificare l'uso delle forza e il sangue versato nelle strade.

Del resto, dopo aver incassato l'approvazione della legge anti-barricate contro il diritto alla protesta sociale, Piñera non ha alcuna intenzione di limitare l'azione repressiva, come dimostra l'acquisto di 11 nuovi blindati di fabbricazione israeliana e di altrettanti cannoni ad acqua.

I leader dei manifestanti hanno respinto l'offerta truffaldina di Piñera e rilanciato le lotte fintanto che lo stato di emergenza non sarà cancellato e l'esercito non lascerà le strade.

I manifestanti hanno continuato la lotta, occupato stazioni e chiuso i trasporti pubblici e praticato espropri proletari di beni alimentari nei supermercati (soprattutto di compagnie multinazionali americane), rivendicando **il diritto all'istruzione gratuita, al lavoro dignitoso, all'assistenza sanitaria e ai trasporti di qualità, ai diritti sociali che ora sono privatizzati.**

Peraltro i manifestanti accusano militari e polizia, travestiti da manifestanti, di devastazioni e incendi di edifici pubblici, a dimostrazione che il governo sta appositamente creando disordini per giustificare l'oppressione e far scendere l'esercito in strada.

Lo sviluppo delle proteste ha visto affermarsi nelle piazze, con le mobilitazioni del cosiddetto «super lunedì», il **movimento "Primera Línea"** dominato dalla presenza per le strade dei giovani e dei giovanissimi.

La Primera Línea ha aggiunto l'estro e la passione giovanile alla rabbia e alla disperazione popolare dando vita a azioni di protesta tanto spettacolari da rasentare il mito.

I giovani combattenti della Primera Línea, spesso vestiti da super eroi del cinema e dei fumetti, hanno in varie occasioni affrontato polizia e blindati militari, approntando barricate di strada, armati di bastoni e scudi artigianali dipinti con slogan e inni alla lotta, essi sono una vera spina nel fianco di Piñera che ne ha ordinato la repressione brutale ma nonostante molti arresti e scontri durissimi, la Primera Línea non ha ceduto un metro nelle piazze e nelle strade di Santiago e delle altre città cilene, infondendo forza e vigore alla volontà di giustizia del popolo cileno.

Una altra colonna portante delle lotte cilene è la componente femminista che si è mobilitata per l'altissimo numero di femminicidi e di una legislazione debole, frutto del manifesto maschilismo del governo Pineira.

Le proteste femministe hanno inoltre registrato un forte impulso dopo il barbaro assassinio di **Daniela Carrasco**, conosciuta al pubblico come **"el mimo"**, attivista simbolo delle proteste e artista di strada, violentata e impiccata ad una recinzione a Santiago.

La protesta sociale cilena, in maniera più radicale di altre grandi mobilitazioni nazionali, come ad esempio quella francese contro la riforma delle pensioni, si è progressivamente caratterizzata per un forte contenuto politico ed ideologico del percorso di lotta che, guidato da correnti anarchiche e marxiste, mira in maniera esplicita a rovesciare il sistema economico neoliberista; una mobilitazione che sempre più si fa rivoluzione.

Oggi l'emergenza da Coronavirus che anche in Cile sta arrivando, con gravi preoccupazioni della popolazione per le

pesse condizioni del sistema sanitario e per l'accesso alle cure dei meno abbienti, ha messo in stand by anche le lotte ma è una pausa, non uno stop; come scritto dagli eroici manifestanti **"la Revolución no vuelve. La primera Línea descansa, se organiza, planifica. Volveremos con todo."**

L'ITALIA:

Parallelamente anche in Italia, seppur in maniera più graduale, i vari governi succedutisi hanno intrapreso

un simile **processo di privatizzazioni**, che

colpisce tutti i settori fondamentali.

Assalti lucrosi che hanno riguardato il ciclo dei rifiuti, la gestione di strade e autostrade, l'energia, le telecomunicazioni e persino

il servizio idrico nonostante un referendum nel 2011 ne abbia formalmente vietato la privatizzazione.

Tale processo coinvolge da anni il mondo dei trasporti, dove il TPL è ormai quasi interamente privatizzato, spesso affidato a grandi società straniere, come Gest e Ariba oppure amministrato dai Comuni tramite società di gestione e fondazioni bancarie.

Sorte ancora peggiore ha subito il trasporto aereo, dove la gloriosa compagnia di bandiera Alitalia è stata smembrata e svenduta più volte a speculatori italiani e stranieri che hanno capitalizzato i guadagni, lasciando poi il costo umano e sociale di migliaia di licenziamenti alle casse pubbliche. Un processo talmente fallimentare che oggi si parla finalmente di rinazionalizzazione, co-gestita da Fs.

Tali processi di liberazione selvaggia hanno interessato a più riprese anche il **settore ferroviario**, dove solo la lotta coraggiosa dei ferrovieri dei sindacati di base, con decine di scioperi nazionali, ha ostacolato la corsa verso il baratro, che comunque ha già travolto Trenord e aperto alla concorrenza privata nell'alta velocità a Ntv (oggi gestita dal fondo americano Atlantia).

Va comunque ricordato che continuano le manovre di spaccettamento della holding FS, prima con lo scorporo di Cargo, divenuta Mercitalia, poi con la creazione di FS security e Fs technology.

Inoltre ormai da anni anche nel settore trasporti operano ditte appaltatrici, spesso cooperative, sempre più impegnate in mansioni prima occupate da dipendenti Fs, con pari mansioni ma con meno tutele e stipendi da fame.

Questi **attacchi criminali** lambiscono oggi settori ancora più delicati come quello della **Scuola**, che rischia di consegnare il diritto alla istruzione solo alle famiglie più abbienti e soprattutto alla **sanità pubblica**, sempre più smantellata, come dimostra l'incapacità di reagire alla epidemia da Covid 19 che in Italia ha causato quasi 20000 vittime.



Negli ultimi 10 anni in Italia il numero di ospedali è diminuito da circa 1.200 a circa 1.000, con una diminuzione di posti letto da circa 225 mila a circa 191 mila e con 8mila medici e 13mila infermieri in meno. Sempre in dieci anni, il settore dei medici di famiglia ha subito una riduzione del 6,8% e le guardie mediche sono state ridotte del 10%.

Nel contempo ingenti risorse sono state deviate dal sistema sanitario pubblico a quello privato, processo incrementato negli ultimi anni dal **welfare aziendale** e dalla **sanità integrativa** (spesso di gestione politico sindacale), di cui usufruisce in via esclusiva la sanità privata e non il sistema pubblico.

In tale situazione è apparsa subito evidente la **carenza di posti letto e personale sanitario soprattutto nelle terapie intensive** che ha causato moltissime vittime. Un sistema che non è stato in grado di tutelare neanche il personale, con quasi 200 lavoratori della sanità, deceduti per il contagio da Sars-Cov2.

Sono questi lavoratori la nostra "Prima linea", che con il loro sacrificio coraggioso hanno salvato vite e evitato l'esplosione della pandemia, eppure i dipendenti della sanità che comprendono anche moltissimi lavoratori degli appalti a basso reddito, spesso stranieri, in lotta da anni per migliori condizioni di lavoro, sicurezza e minore precarietà, fino a ieri generalmente ignorati e isolati e oggi esaltati come eroi dall'opportunismo borghese.

Invero l'intero mondo del lavoro ha registrato scarsissime tutele in questa emergenza, per la mancanza di protocolli chiari e per la carenza di dispositivi di protezione Dpi, in particolare le mascherine Fp2 e Fp3, carenza registrata anche in ferrovia dove

il personale mobile e di stazione è stato fortemente esposto al contagio, con cinismo sprezzante di azienda e sindacati firmatari di Ccnl.

Inoltre il Governo dall'inizio ha approfittato dell'emergenza sanitaria per esacerbare **pressioni e divieti nei confronti delle proteste dei lavoratori in particolare sul diritto di sciopero**, vietandolo nei settori cosiddetti essenziali, almeno fino al 30 aprile 2020.

Del resto in Italia il vero **dramma sociale** si materializzerà con la prossima crisi economica, per cui i contributi previsti dal Governo sono elemosine inadeguate. Molti settori sono infatti in ginocchio con il rischio di fallimenti di interi comparti, con molte categorie lavorative a rischio povertà, che si aggiungono ad un ampio mondo sommerso di disoccupati e lavoratori a nero, che già prima della emergenza faticava a sbarcare il lunario.

Una situazione incendiaria nella quale già si sono verificati i primi assalti ai supermercati per la fame. Significativa anche la protesta esplosa nelle carceri italiane contro le condizioni indegne di sovraffollamento e di scarsa igiene, ribellioni represses con rigore poliziesco e sangue, come nel carcere di Modena.

In Italia come in Cile è evidente la necessità, per le classi popolari, di affrancarsi dallo sfruttamento e dalla speculazione capitalistica, un obiettivo che oggi può essere alla portata della coscienza di massa.

In tale battaglia anche noi ferrovieri nei prossimi mesi saremo Prima Linea a ci batteremo con coraggio, in nome della uguaglianza e della giustizia sociale, per rivendicare un futuro di dignità e diritti. ■

2010—2020 dieci anni di cub rail

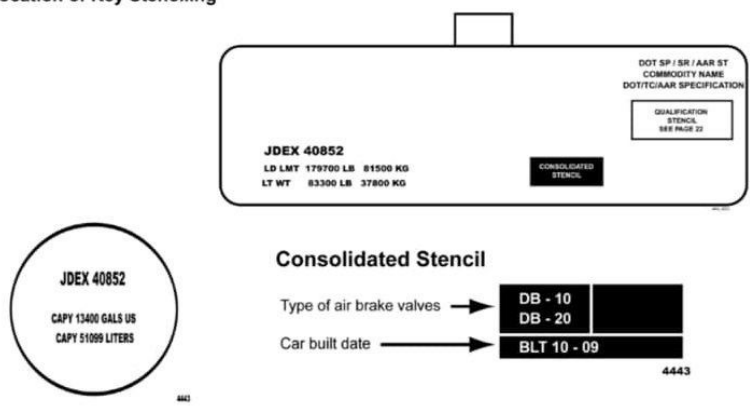
è ora di abbonarsi



La bufala della ferrocisterna COVID-19



Location of Key Stenciling



Tra le tonnellate di spazzatura sul virus immesse in rete è circolata una foto di una ferrocisterna nordamericana etichettata con COVID-19. I complottisti si sono subito scatenati, ma bastava riflettere un attimo per capire che si era di fronte ad un abile ritocco fotografico. I codici per etichettare le cisterne sono composti da due/tre/quattro lettere seguite da un numero massimo di sei cifre; quando c'è una "X" finale significa che il vagone è di proprietà privata. Inoltre l'acronimo COVID—19 non identifica il coronavirus bensì la malattia derivante da coronavirus (sarebbe come scrivere "diabete"); l'acronimo del virus diverrebbe dunque SARS-CoV-2 (sindrome respiratoria acuta grave coronavirus 2), o in breve SARS-CoV-2. Codice improbabile anch'esso.



CrhoniCUB ITALIA, TICINO E GRIGIONI

21 febbraio, Valle Caudina, primo svio



Un treno Alfa2 in servizio sulla Benevento - Cancello gestita dall'Ente Autonomo del Volturmo (EAV) svia tra Arpaia e S. Maria a Vico mentre percorre un rallentamento a 20 km/h. Presidente EAV Umberto De Gregorio: *"L'incidente non ha procurato nessun danno a persone o cose poiché il treno (di ultima generazione) viaggiava a 15 km orari: in quel tratto vi sono lavori in corso, la notte, di manutenzione alla massicciata, ad opera di una azienda esterna specializzata. La Benevento-Cancello è una ferrovia interconnessa interessata dai nuovi provvedimenti ANSF che impongono una serie di mitigazioni in attesa dei programmati investimenti sulla infrastruttura. I treni sono tutti nuovi ma la infrastruttura necessita di interventi radicali"*.

22 febbraio, Pavia, cabina a fuoco



Incendio nella cabina B della stazione di Pavia, dismessa. Intervento dei VvFf.

29 febbraio, Borgotaro, spezzamento



Un treno container Oceanogate si spezza tra Ostia Parmense e Borgotaro. Dopo oltre due ore vengono ricoverati i due spezzoni. Ritardi e soppressioni.

3 Marzo, Settebagni, cabina a fuoco



Alle 4.15 si sviluppa un incendio alla stazione di Settebagni, all'interno della sala delle apparecchiature elettroniche. Traffico bloccato tra Settebagni e Orte, intervento VvFf.

3 marzo, Voghera, malore

Ennesimo caso di malore in condotta, stavolta vittima un 59enne macchinista di Trenord. Fortunatamente il fatto avviene in stazione, facilitando l'intervento del 118. Applicati due by-pass.

13 marzo, Valle Caudina, secondo svio

Alle 17.30 un treno EAV svia all'ingresso della galleria Monticello a Santa Maria a Vico. Solo cinque passeggeri a bordo, nessun ferito.



Il sindaco di Santa Maria a Vico Andrea Pirozzi: "Non è possibile, si tratta del secondo caso in un mese, ora basta, ci faremo sentire con EAV nelle sedi opportune, nel 2020 non possono andare in scena questo tipo di incidenti".

16 marzo, Guastalla, paraurti



Una G2000 FuoriMuro sfonda il paraurti a Guastalla.

22 marzo, Livraga e Covid-19: Corriere

Il sito del Corriere, alla pagina di Milano, pubblica un articolo di Andrea Galli in cui si traccia una stretta e inquietante correlazione tra il disastro di Livraga e il contagio nella zona. [LINK: milano.corriere.it/notizie/cronaca/20_marzo_22/04-milano-firma-standardcorriere-web-milano-da824cfe-6bad-11ea-8bdc-8d7efa0d8720.shtml]

Secondo la tesi dell'articolista i contatti sul luogo del disastro tra forze dell'ordine, soccorritori, curiosi avrebbero poi favorito la propagazione del virus in quella che, di lì a poco, sarebbe diventata la prima zona rossa. Tra gli otto e i dodici giorni successivi le forze dell'ordine hanno accusato i primi malati. Non essendo ancora diffuso l'allarme, i contatti tra i residenti e anche nelle caserme sono stati stretti e senza dispositivi di protezione.

1° aprile, Monte Ceneri (TI), denuncia MpS, lavori sospesi

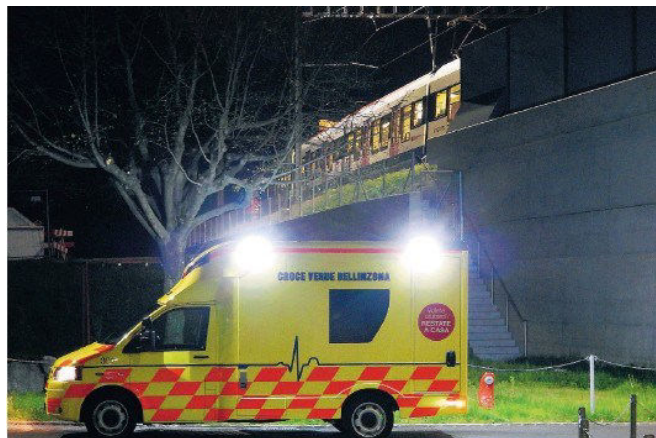


Il Movimento per il Socialismo (MpS) diffonde un'immagine in cui si vedono lavoratori addetti alla costruzione del tunnel di Monteceneri a stretto contatto e senza protezioni. Il Consiglio Federale a seguito della denuncia del movimento ticinese decide di sospendere i lavori a poco meno di 24 ore dalla precedente riapertura.

MpS: "una conferma in più che nella situazione attuale non è possibile rispettare sui posti di lavoro le normative sanitarie relative al COVID. In questo momento deve essere data completa priorità all'evitare del propagarsi del virus, a difesa della salute di ognuno di noi!"

Questo blocco deve essere uno stimolo a tutte e tutti noi nel segnalare e denunciare all'indirizzo del MPS (mps.ti@bluewin.ch) tutte quelle situazioni in cui delle aziende, fregandosene bellamente della salute di ognuno di noi, mettono in primo piano i loro profitti. Se mai fossimo tutti sulla stessa barca (ma non lo siamo) allora dovremmo remare tutti nella stessa direzione. La nostra salute prima dei loro profitti".

6 aprile, Bellinzona (TI), macchinista investito



Alle 22.15, a nord della stazione FFS di Bellinzona, in zona San Paolo, un treno Regio diretto a nord investe una persona, poi identificata per un macchinista SBB Cargo International di 62 anni, che stava per dare il cambio a un treno. Inutili i soccorsi.



CrhoniCUB MONDO

FRANCIA 5 marzo, deraglia TGV



Alle 7.45 il TGV 2350 partito da Colmar e diretto a Parigi deraglia Ingenheim (Alsazia). Il treno viaggiava su una linea Grand Vitesse. Ventidue feriti, grave il macchinista. L'incidente è stato causato da un "glissement de terrain" (smottamento), in un punto in cui la linea corre in trincea. Questo nonostante il fatto che due "TGV d'ouverture réglementaires" (i cosiddetti "treni ricognizione") fossero passati in precedenza.



Mulhouse (F)

Un TGV trasformato in treno-ospedale per il COVID

USA 13 febbraio, rapporto sul deragliamento in Kentucky



Il National Transportation Safety Board (NTSB) ha pubblicato un rapporto preliminare sul deragliamento del treno CSX composto da tre locomotive, due carri scudo e 96 ferrocisterne di etanolo denaturato, avvenuto a Draffin (Kentucky) alle 6.54 del 13 febbraio, causato da uno smottamento dovuto alle forti piogge. Le tre locomotive, un carro scudo e quattro ferrocisterne finirono nel fiume Russell Fork. 38.400 i galloni di etanolo sversati, che hanno preso fuoco incendiando le locomotive. Feriti i membri dell'equipaggio, che si sono salvati gettandosi nel fiume. Il treno viaggiava a 25 Mph.

CINA 30 marzo, frana



Un morto e 127 feriti nel deragliamento di un treno passeggeri a Chenzhou (provincia di Hunan). Il treno era partito da Jinan con destinazione Guangzhou. L'incidente è stato causato da una frana caduta sui binari per le abbondanti piogge. Un vagone ha preso fuoco.



GERMANIA 2 aprile, disastro

Ad Auggen, nella valle del Reno, alle 19.30 un treno BLS dell'autostrada viaggiante Friburgo-Novara colpisce un pezzo di ponte crollato sui binari. Morto il macchinista, dieci camionisti - che viaggiavano sulla prima vettura - feriti.

SARS-CoV-2 : o la Borsa o la Vita

PAZIENTE ZERO

Il primo ingresso del virus in Europa è stato in Baviera, e da qui il primo viaggio a Codogno il 25 gennaio.

Il Fatto, 19 marzo

SPILLOVER

Se si legge l'avvincente saggio "Spillover" di David Quammen, uscito nel 2014 per Adelphi, sembra proprio che l'emergere di nuovi virus aggressivi sia dovuto alla sempre più invasiva attività umana nei territori residuali della vita selvatica.

I virus albergano in serbatoi naturali, in genere animali selvatici nel cuore delle foreste più o meno intatte. Più gli uomini, per motivi di sfruttamento agricolo, minerario, forestale, urbanistico, si insinuano in queste regioni e vengono accidentalmente a contatto con gorilla, scimpanzé, pipistrelli, più aumenta la probabilità che un virus animale possa compiere il temutissimo salto di specie, o "spillover", diventando patogeno e trasmissibile anche per noi.

Luca Mercalli, Caffè.ch

PM₁₀, NO₂ E COVID-19

È stato detto che molte persone per lo più anziane (la media è 80 anni) sono morte non di coronavirus ma con il virus. Persone già debilitate, cioè con patologie anche innescate da inquinamento ambientale, non disponevano più di un sistema immunitario efficiente. Ricordo che al momento non ci sono medici capaci di diagnosticare una patologia da polveri. In un progetto Europeo (DIPNA) di nanotossicologia, noi abbiamo già dimostrato che cellule attaccate da nanopolveri non hanno più un sistema di difesa capace di reagire. "È già stato dimostrato dalla Scuola di Leuven (Belgio) che polveri nanometriche (0.1 micron), se arrivano agli alveoli, passano la barriera polmona-

re in 60 secondi e in un'ora possono arrivare a fegato e reni e da lì raggiungere tutti i siti del corpo, nessuno escluso. Questo fatto è noto dagli scienziati, tanto che l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha già stimato in 7.000.000 ogni anno le morti per patologie polmonari, cardiovascolari e cerebrali dovute all'inquinamento. È ovvio che, in un sistema già compromesso dalle polveri ambientali che sono responsabili di uno stato infiammatorio, un ulteriore insulto, per di più infettivo, può accelerare la morte".

Antonietta M. Gatti, 3BMeteo

NYC

Gli operatori sanitari di New York City affermano che gli ospedali sembrano una zona di guerra. I pazienti sono accatastati in letti che fiancheggiano i corridoi. Stanno morendo così tante persone che come obitori vengono improvvisati dei rimorchi nei parcheggi degli ospedali.

La mancanza di dispositivi di protezione individuale (DPI) per gli operatori sanitari è diventata così grave che gli infermieri dell'ospedale di Mount Sinai West a New York hanno pubblicato sui social delle foto di se stessi che indossano grandi sacchi di plastica per la spazzatura.

Mentre le infermiere del Mount Sinai West chiedono risorse, i dirigenti dell'ospedale, che guadagnano milioni di indennità ogni anno, stanno lavorando in sicurezza dalle loro lussuose ville sull'oceano in Florida, secondo il New York Post.

LUISIANA, BIANCHI E NERI

In Louisiana i neri sono 1/3 della popolazione, ma il 70% dei decessi da Covid19.

Le condizioni strutturali che caratterizzano le pre-esistenti disparità di condizioni e di salute sono la causa principale per la quale l'epidemia che sta devastando le comu-

nità nere negli Usa.

I neri hanno maggiori probabilità rispetto ai bianchi di vivere in quartieri che non offrono scelte alimentari sane, spazi verdi, strutture ricreative, illuminazione e sicurezza. I neri rappresentano circa un quarto di tutti gli utenti del trasporto pubblico; hanno minore accesso equo all'assistenza sanitaria, il che nel concreto significa che gli ospedali sono più lontani e le farmacie sono scadenti, il che comporta una attesa più lunga per prescrizioni urgenti. Per cui i problemi sanitari dei neri non sono dovuti al fatto che essi non si curano, ma dal fatto che nei quartieri in cui vivono le risorse sanitarie sono criminalmente inadeguate.

I neri hanno molto maggiori probabilità di fare parte della nuova forza lavoro "essenziale" nella crisi Covid19. Essi rappresentano quasi il 30% degli autisti di autobus e quasi il 20% di tutti i lavoratori del servizio di ristorazione, bidelli, cassieri e magazzinieri. I lavoratori neri e le loro famiglie sono sovraesposti in una pandemia altamente contagiosa come quella in corso. Per loro è un privilegio poter rimanere a casa durante una quarantena.

In modo simile alle disparità sanitarie in senso lato, gli uomini sembrano più propensi delle donne a morire di COVID-19. Ma, le donne sono quelle che lavorano principalmente nei servizi, o ad occuparsi di assistenza e lavori domestici.

A BERGAMO E BRESCIA, dove ci sono state pressioni contro la chiusura delle fabbriche, il virus ha fatto più vittime: 1.800 aziende bergamasche hanno chiesto la deroga alla chiusura, adducendo motivi di "complementarità" coi settori "essenziali". Idem a Brescia, dove 2.980 aziende hanno fatto lo stesso; tra cui ben 317 appartenenti al settore degli armamenti e dell'aerospaziale...

Partenze	Departures			
1741	NAPOLI C.L.E.	15:40	148'	ENTE SMART IN TEST
1671	NAPOLI C.L.E.	16:25	128'	3-
1538	NAPOLI C.L.E.	16:30	170'	GATE C-AMBIT
1413	NAPOLI C.L.E.	16:35	38'	EXECUTIVE E BUSINESS
8923	FORO	16:45		1 (18.03) - BENEVENTO 7
7309	FIUMICINO A.	16:50		GATE P-NO-STOP- 24
7029	TORINO P.H.	16:50		(20.00) - TORINO P(8
8524	BOLZANO	16:50		J.A (18.27) - BOLOGNA 6
1673	NAPOLI C.L.E.	16:53	200'	48)
7107	FRASCATI	16:54		CAPANNELLE (17.02) 18
8374	NAPOLI C.L.E.	16:56		ITE S.BIACIO-TERRAC 12
7544	OUR PRINCE	16:57		CLIA MARITTIMA (19.0 23
1539	NAPOLI C.L.E.	17:00		CANCELLATO
2406	FOLICINO	17:02	5'	1 (18.29) - TREVÌ (1
7290	MILANO C.L.E.	17:05		CANCELLATO
7382	FIUMICINO A.	17:05		GATE P-NO-STOP-
2064	LATINA	17:06		CISTERNA DI LATINA
9343	LE	17:07		TERME CENTRALE (1 9
7549	CASSINO	17:07		(18.31) 22
1554	MILANO C.L.E.	17:10		CANCELLATO

DA MALTHUS...

L'idea iniziale inglese che intervenendo il meno possibile il paese andrebbe avanti a produrre e a vivere normalmente probabilmente era viziata dal pregiudizio che un certo numero di morti, per lo più vecchi e malati (e quindi con grande risparmio per la spesa pensionistica e sanitaria) non sarebbe un gran danno. I sopravvissuti, cioè i più forti, sarebbero immuni e liberati dal fardello dei più deboli.

Un ragionamento *malthusiano* (Thomas Robert Malthus, *The Rookery*, 1766 – Bath, 1834, teorico del controllo delle nascite) che non tiene conto della pressione dell'opinione pubblica, oggi ben poco pronta alla selezione naturale.

Nel frattempo, ci informa il solito Guardian, i più abbienti hanno ritirato i figli da scuola e li hanno inviati nelle residenze di campagna, come fecero i nobili fiorentini al tempo della Peste Nera o come fa Berlusconi nella sua villa a Nizza.

...A DARWIN

Secondo l'Economist (26.3.2020), lo SHOCK PANDEMICO RENDERÀ I GRUPPI GRANDI E POTENTI ANCORA PIÙ POTENTI. L'Economist paragona la lotta per l'esistenza tra imprese capitalistiche a quella che avviene a livello del mondo animale e vegetale, secondo il processo di sviluppo definito dalle teorie darwiniane.

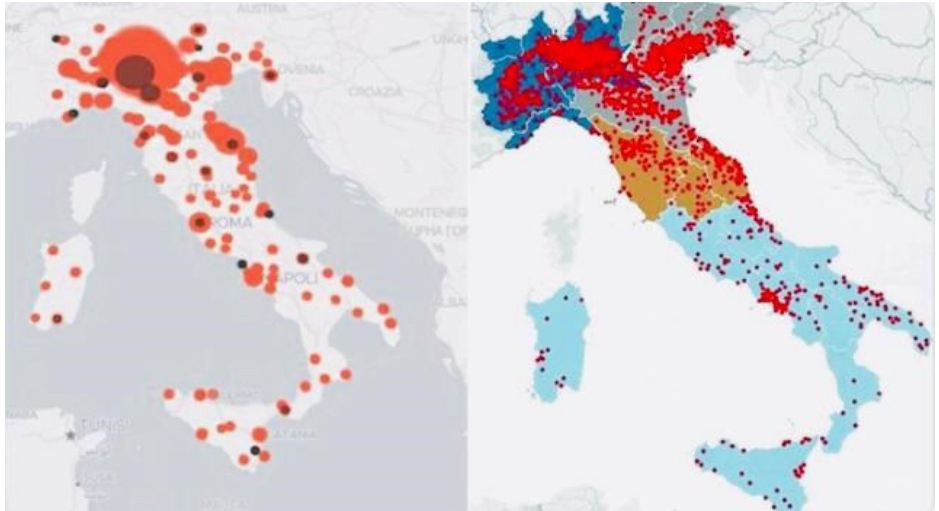
Le crisi fungono da selettore "naturale", i più forti, i cosiddetti capibranco, sopravvivono e si rafforzano ulteriormente. I più deboli soccombono o si indeboliscono ulteriormente.

La crisi del Coronavirus, crisi sanitaria e sociale di dimensioni inedite dopo la Seconda guerra mondiale che colpisce maggiormente gli strati più emarginati e sfruttati del pianeta, è in qualche modo esaltata come un'occasione affinché questo scontro faccia emergere i capibranco.

Ma non tutto potrebbe andare a favore dei gruppi più forti e potenti. Al neoliberalismo seguirebbe una fase di statalismo a sostegno di settori o gruppi, falsando quella che viene definita competizione darwiniana o "naturale". Dopo la scomparsa del virus, potrebbero rafforzarsi "le rivendicazioni per un nuovo contratto sociale", cioè, i lavoratori potrebbero esigere qualcosa di più per sé.

I TAGLI ALLA SANITA' IN ITALIA

A uccidere chi ha contratto il coronavirus non è la sola malattia, ma la mancanza di posti letto per i tagli alla sani-



A DESTRA la diffusione del virus. A SINISTRA la diffusione del manifatturiero. Le coincidenze sono evidenti. Se le fabbriche fossero state chiuse per tempo non cedendo alle richieste dei padroni, a cominciare dalla Bergamasca, oggi probabilmente avremmo dati assai diversi

tà. Ad affermarlo è una ricerca del Centro sull'economia e il management nella sanità e nel sociale della Liuc business school di Castellanza, in provincia di Varese. "Saturazione dei posti letto e mortalità da Covid-19, fatti e misfatti" si intitola il dossier. Secondo la ricerca, a firma di Lorenzo Schettini e Daniele Bellavia, l'Italia "a differenza di molti altri Paesi europei, è stata teatro, negli ultimi anni, di azioni di spending review, con particolare riguardo all'ambito sanitario", "per ottemperare alle richieste normative, dalla Legge Balduzzi del 2012, al Decreto 70 del 2015, sono stati tagliati complessivamente ben 7.389 posti letto". [ilgiorno.it]

Secondo i dati della Ragioneria di Stato dal 2009 al 2017 in Italia sono stati soppressi 46 mila posti nella sanità pubblica, di cui 8 mila medici, 13 mila infermieri professionali. Nella sanità privata sappiamo che non va meglio, ma mancano i dati. L'ANAO, l'Associazione dei medici dirigenti, parla di 70 mila posti letto soppressi in Italia, sempre nel pubblico, negli ultimi 10 anni.

Nel 2017, sommando le strutture pubbliche e private, in Italia c'erano 192 mila posti letto (3,2 ogni 1.000 abitanti) con molte varianti regionali (dai 3,9 posti letto nel Molise, prima in classifica, ai 2 per 1.000 abitanti della Calabria, ultima in classifica). Secondo Eurostat la media Europea è di 5 posti letto ogni 1000 abitanti, anche qui con molte varianti paese per paese: Germania (8/1.000), Bulgaria (7,5/1.000) e Austria (7,4/1.000), mentre in coda ci sono Danimarca (2,6/1.000),

Regno Unito (2,5/1.000) e Svezia (2,2/1.000).

L'Ocse ci fornisce qualche dato relativo a paesi extraeuropei confrontabili per livello di PIL e reddito:

nel 2017 al primo posto della classifica sui posti letto disponibili negli ospedali c'era il Giappone, con 13,1 posti ogni 1.000 abitanti, seguito dalla Corea del Sud (12,3), dalla Russia (8,1) a pari merito con la Germania. In fondo alla classifica dei paesi sviluppati Stati Uniti (2,8) e Canada (2,5), sui livelli inglesi.

I posti letto destinati in Italia alla terapia intensiva erano nel 2017 5.090 (un numero molto vicino ai 5.100 citati dai quotidiani in questi giorni), circa 8,42 per 100.000 abitanti. Ma secondo i protocolli in vigore dal 2015 solo il 15-20% deve restare a disposizione per eventi eccezionali.

Per la terapia intensiva il confronto internazionale è difficile perché negli altri paesi c'è un dato non del tutto comparabile (cioè posti letto per casi acuti). Comunque uno studio medico attendibile che però si riferisce al 2012 parlava di 12 posti letto ogni 100 mila abitanti per Italia e Francia; 10/100 mila per la Spagna; 7/100 mila per il Regno Unito, ma 30/100 mila per la Germania ancora una volta la meglio attrezzata in Europa.

È in periodi come questo che i tagli alla salute si pagano con gli interessi.

Qualcuno perde in borsa, ma più d'uno perde prematuramente e dolorosamente la vita.

[fonte: combat-coc]

Sui diritti diversi in Ferrovia

La drammaticità della situazione sociale derivante dalla diffusione del virus Covid-19 non ha mancato di squarciare più di un velo di ipocrisia rispetto alla situazione dei lavoratori del Gruppo FS. La novella imperante negli ultimi lustri imponeva il riconoscimento dell'unicità del Gruppo e gli sforzi profusi delle parti sociali nel mantenere i lavoratori sotto il cappello aziendale. Che fosse una novella ad uso e consumo della propaganda confederal-aziendale si poteva capire fin dal primo giorno perché, come sempre, fra pratica e grammatica ci corre un mondo. Un mondo che è passato dalla unicità fattuale delle Ferrovie dello Stato all'unicità nei comunicati e nelle belle slide colorate aziendali. Sappiamo di toccare un totem sindacale, il punto nevralgico della loro incensante opera di fiancheggiamento, la bandiera tirata fuori ogni volta che il management, dopo un accurato lavoro mediatico, parte lancia in resta a spaccettare tutto e loro non fanno altro che accordarsi al ribasso. Ed ecco che negli anni sotto un nome unico ed altisonante si è celata la balcanizzazione delle Ferrovie dello Stato fra societizzazioni, divisioni, sotto divisioni, rami aziendali tanto che risulta difficile anche al più appassionato ferroviere ricostruire con precisione i mille rivoli dell'articolazione aziendale. Questo lesto procedere non è certo avvenuto per chissà quale alto progetto strategico, al contrario della vulgata portata avanti da una ben protetta miriade di sindacalisti scopertisi economisti della domenica, piuttosto è semplicemente il portato di una precisa strategia liberista continentale che tende da anni a cancellare la funzione dello stato nell'economia

per meglio agevolare i capitalisti sempre pronti a drenare risorse pubbliche per aumentare i profitti abbattendo il costo del lavoro. In questo ampio progetto si sono poi ritrovati a pascolare tutti i portatori di interessi indigeni che con la divisionalizzazione e societizzazione delle FS hanno avuto la leva giusta per differenziare e precarizzare i contratti, favorendo inoltre l'ingresso (sempre agevolato) di pseudo competitors privati. In questa operazione su vasta scala (non nuova e non limitata alle Ferrovie), i sindacati concertativi hanno svolto un prezioso ruolo di sedazione di ogni critica, elegantemente sposando la tutela del reddito (facendo il contrario alla prova dei fatti) e blindando -con il fattivo aiuto di leggi e accordi- la rappresentanza sui luoghi di lavoro. Ma il piatto forte della propaganda sindacale risiede nella paura. La paura di poter star peggio, la sconfitta come obiettivo purché sia onorevole. E ci ritroviamo ora, in una fase drammatica per la nostra società, a ragionare di Fondo Fs, di crisi, di Cassa Integrazione e di un futuro oscuro. Ragioniamo di questo, oltre che per normale reazione agli eventi, perché ci accorgiamo che nel tanto sbandierato Gruppo FS le prospettive non sono uguali per tutti, le tutele non sono uguali per tutti e, soprattutto, perché abbiamo dimenticato come si fa a sentirsi tutti sulla stessa barca. La pandemia ha scopercchiato una pentola che in realtà bolliva a temperature diverse, dove abbiamo ritrovato i ferrovieri malandati ma forse casualmente ancora legati ad un servizio pubblico; i ferrovieri sballottati nella corsa al ribasso del servizio merci; i ferrovieri ghettizzati in impro-

combe hanno sempre meno perché condizioni di lavoro, diritti, garanzie parlano lingue diverse. Le domande diventano ora urgenti in funzione della situazione ma continuano a rimanere inevase: perché i manovratori della società MIST (ex Trenitalia e ora nella galassia Mercitalia a sua volta società a sé stante) sono stati inseriti nella cassa integrazione ordinaria senza integrazione aziendale come avviene nelle altre divisioni FS? Perché gli accompagnatori del servizio letti e cuccette di Trenitalia sono fuori da ogni integrazione di reddito e sono in cassa integrazione ordinaria? E i ferrovieri di Trenord ai quali l'integrazione stipendiale arriverà solo in caso di utili nel bilancio aziendale (!)? E tutti i lavoratori delle altre cooperative, fra riduzione drastica di ore e cassa integrazione ordinaria? E gli interinali tutti a casa? Sono esempi lampanti di domande che il complesso dei ferrovieri ha sempre fatto fatica a porsi collettivamente e che ora emergono con forza davanti all'inquietudine, essa sì collettiva. Forse è proprio questa la risposta: succede tutto questo perché abbiamo troppe volte abbiamo fatto finta di non vedere fin quando qualcosa non ha interessato anche noi. Ci hanno preso un pezzo per volta, lo hanno infiocchettato come qualcosa di dovuto (a non si sa cosa di preciso) e ci hanno speculato tutti sopra. I resti sono quelli descritti (in maniera certo non esaustiva) e che ci ritroviamo oggi. Si fa un gran parlare del dopo pandemia, di come ripartire, di come far partire l'economia etc, crediamo invece che dovremmo fermarci un attimo e riflettere ma soprattutto dovremmo riabituarci ad aprire la mente a quelle realtà che prima ci appartenevano e che ora sentiamo come "diverse" se non competitive. Contrariamente a quello che comincia a sentirsi in giro, dai megafoni dalla faccia pietosa dei sindacati confederali, non esistono privilegiati in ferrovia così come non esistono fra gli altri lavoratori. Non esistono perché chi sta peggio di altri è solo perché ha visto i propri diritti retrocessi ad un livello inferiore, non esistono avanguardie nei diritti ma solo reduci in retroguardia che -se non ripartirà la critica feroce al capitalismo di rapina che saccheggia l'universalità a pro del profitto- saranno i prossimi ad entrare nella trincea del lavoro ancor più sfruttato e con scarsi diritti. Era solo una questione di tempo. ■



La 485 005 BLS fotografata in linea nei pressi di Auggen il 2 aprile da Tobias Schmidt. L'immagine è particolarmente inquietante: sono gli ultimi istanti di vita del macchinista, pochi minuti dopo il treno si schianterà contro un ponte crollato (vedi pag. 11)

babili società regionali ad uso e consumo della politica; i ferrovieri rinchiusi in scatole cinesi di diritto strettamente privato e, non ultimi, una miriade di addetti al servizio ferroviario dispersi fra le mille cooperative. L'immagine delle ferrovie racchiude il personale di bordo, di macchina, i cuccettisti, i manovratori, i manutentori, i capistazione i pulitori e tante altre figure che ormai in

MIR [non] vista dai sindacati di base ai tempi del COVID-19...

Per raccontare MIR ai tempi del COVID-19 daremo vita a un romanzo, composto di tre capitoli. Il primo dedicato alle sigle di base, il secondo ai sindacati firmatari/azienda e il terzo ai lavoratori interessati. Che inizi il racconto!

Chapter one: MIR (non) vista dai sindacati di base ai tempi del COVID-19.

Mercitalia Rail: cos'è? Potremo definirla, diciamo, un'entità conosciuta soltanto a chi ci lavora. "Nata" -usando le parole del fu AD Gianpaolo Gotelli- nel primo gennaio 2017 dalle ceneri della exDivisione Cargo di Trenitalia (da cui fu espulsa) ha subito in questi tre anni due tipologie di gestione aziendale. La prima prevedeva la sua gestione direttamente da Milano, dove la sala SONI impartiva ordini ai posti satellite territoriali, i quali furono ridotti ai minimi termini (molti impianti erano in fase di chiusura). Si diramavano quindi disposizioni sulle priorità dei treni da far circolare e si verificava al contempo un intenso calendario di riunioni nei vari territori per mettere a punto una strategia di tipo centrale (ad opera di Milano, come dicevamo). Circa ad aprile dell'anno 2019 è stato deciso un ritorno alle origini Cargo, con la riacquisizione da parte dei centri territoriali della loro autonomia (nomina di capo-

impianto e assunzioni nei 303) e la conseguente perdita di potere della sala SONI. Tuttavia, dopo aver visto dei bagliori di luce, è stato ripreso il cammino verso un inesorabile declino: assunzioni bloccate, impresenziamenti degli impianti, totale disorganizzazione.

Questo breve e sbrigativo preambolo serve per far conoscere l'involuzione di una società che, una volta isolata dal resto dei pezzi privilegiati (RFI e Trenitalia), ha di fatto relegato i lavoratori Mercitalia Rail in una posizione sconosciuta per il resto dei lavoratori FS. Con la fuoriuscita da Trenitalia si è registrato un abbandono degli "ex"collegli della Cargo da parte dei lavoratori delle altre divisioni e del sindacalismo di base il quale, vivendo quasi esclusivamente della forza dei lavoratori che lo compongono, non si cura delle problematiche enormi che colpiscono questa nutrita categoria di lavoratori. La buona fede del sindacalismo di base, che senza dubbio non manca, non basta perché non cancella gli errori commessi sino ad adesso e non porta certo a quella lotta che è proprietà esclusiva del fronte conflittuale. Se quindi, a scusante del sindacalismo di base, possiamo tranquillamente affermare che le energie a disposizione nelle sigle di base sono poche e che questo sindacalismo non è alimentato da presenze dei lavoratori MIR, va anche detto che le sigle di base maggiormente presenti in ferrovia (CUB, CAT, SGB e USB) non riescono a dare alcun supporto alle poche fiamme presenti in Mercitalia Rail, non riuscendo ad alimentare parallelamente un aumento della "milizia". Nella sostanza le dinamiche delle sigle di base possono essere accostate ad un "chi c'è c'è", e chi non c'è..... si attrezzano. L'affermarsi dell'emergenza sanitaria connessa al COVID-19 ha fatto emergere un'altra grave ingenuità: mentre i treni passeggeri subivano un progressivo taglio per ridurre le probabilità di contagio non è stata presa in carico dal mondo conflittuale la grande opportunità di bloccare i treni merci dei padroni. Nonostante varie proteste (addirittura scioperi) nelle fabbriche non è stata presa la palla al balzo in ferrovia e si è disgraziatamente consentito di far circolare treni privi di ogni logica, senza opporre alcuna resistenza al Capitale. Il tutto in condizioni -quelle dei

lavoratori MIR- estremamente disagiate e a forte rischio contagio. Infatti i primi DPI (oltretutto di bassa qualità) hanno iniziato ad essere distribuiti solamente a metà marzo e, quando le sale operative iniziavano a non far entrare i macchinisti perché possibili portatori di contagio, si è anche assistito a improvvisate sanificazioni delle locomotive del tutto inadeguate se rapportate alla pandemia in corso. Di fronte a tutto questo salta decisamente agli occhi l'impotenza delle sigle di base che non sono riuscite in alcun modo a supportare i lavoratori, con l'aggravio della loro inconsapevolezza circa le condizioni di lavoro in MIR. La lettera USB del 10 marzo è emblematica sul senso di questa ignoranza. Nei destinatari della missiva (avente ad oggetto COVID-19 misure di tutela del personale dell'esercizio ferroviario) si trovano RFI, Trenitalia e Gruppo FSI in genere. Mercitalia non appare. Mercitalia ormai fa parte del Gruppo FSI, che va considerato come un minestrone dove vengono cucinate le parti ferroviarie di avanzo e meno prelibate. In questa emergenza sanitaria l'unica nota che avrebbe potuto avere una ragion d'essere riguarda l'iniziativa CAT-CUB del 16 marzo su "emergenza COVID 19, misure di protezione e prevenzione lavoratori imprese merci del comparto ferroviario". La lettera evidenziava tutte le criticità e le illogicità del trasporto delle merci su ferro e concludeva con una premessa di sciopero se le condizioni di lavoro non fossero migliorate. La risposta della commissione di garanzia sugli scioperi, che non si fece attendere, fu in un certo senso il "certificato di qualità" del lavoro prodotto da CAT e CUB ma, purtroppo, non è stato dato seguito alla minaccia di blocco, vanificando così le note buone intenzioni. Attualmente i soli messaggi dei lavoratori delle altre divisioni che vengono intercettati su MIR sono "attenzione, altrimenti facciamo la fine di quelli di Mercitalia Rail". Una strategia decisamente sterile. Se le sigle di base e gli "ex" collegli non si renderanno conto che le divisioni che sono state imposte in FS devono obbligatoriamente fungere da stimolo per riunire le lotte il destino sarà segnato, e non solo per i lavoratori MIR ma per tutti i ferrovieri.

Dosto 78



...vista dalla dirigenza e dai sindacalai...

Chapter two: MIR vista dalla dirigenza e dai sindacalai.

I protagonisti in questo secondo capitolo saranno niente di meno che la dirigenza MIR nonché i suoi degni compari dei sindacati firmatari -CGIL, CISL, UIL, UGL, FAST e ORSA- e descriveremo cosa hanno fatto (e non) prima e durante la pandemia (che ricordiamo ancora in corso).

Come scritto in "Maestro Lindo" l'emergenza sanitaria ha interessato l'Italia da fine gennaio, per dar successivamente vita a dei focolai inarrestabili e di grave intensità da metà febbraio in poi. Le prime note sindacali delle sigle firmatarie, relative a richieste di misure idonee a tutelare il personale MIR, risalgono al 26 febbraio (Prot. 34 ORSA) e dobbiamo attendere il 6 marzo per avere una lettera unitaria dei sindacati concertativi con richieste di 1) sanificazione e disinfezione straordinaria delle locomotive dotandole di gel igienizzante 2) la limitazione dei RFR nelle zone gialle attraverso una diversa articolazione dei turni 3) la presenza di gel igienizzante per mani e del kit (mascherina e guanti monouso) nei viaggi ~~servizi~~ ^{servizi} imposti dal turno. ~~Richieste~~ ^{Richieste} di adozione di misure contenitive giunte dopo un mese l'inizio della propagazione del COVID-19 e dopo che il governo aveva stabilito le "zone rosse", le aree geografiche particolarmente soggette al virus e chiuse sia in ingresso che in uscita. Nonostante questi divieti tassativi di circolazione nelle zone rosse suonassero da un lato come forte misura di contenimento del COVID-19 dall'altro emersero subito delle forti contraddizioni, ovverosia tutto ciò che riguardava la circolazione delle merci. Dando per scontato che le merci devono circolare per garantire l'approvvigionamento delle comunità è stata concessa troppo in fretta la deroga al personale ferroviario di avere l'accesso alle zone rosse, senza che nessuno si curasse delle condizioni di lavoro in cui opera il personale ferroviario. Se, in questo contesto, consideriamo -a ragion veduta- tardive

e sterili le veline sindacali dobbiamo analizzare le note aziendali ancora più seriamente.

La prima informativa (Mercitalia Logistics, 11 marzo) rappresenta un tripudio di sensazioni se si è amanti dei reflussi gastroesofagei: "la doverosa premessa è stata quella di ringraziare tutti i dipendenti delle società che in questo momento, con un grandissimo senso del dovere e di responsabilità, garantiscono la prosecuzione delle attività al fine di mantenere, come sta avvenendo, in piena operatività la filiera di approvvigionamento delle merci." Tradotto: i lavoratori sono e devono rimanere in trincea. Appena le nostre ridotte capacità mentali ce lo consentiranno (e solo perché siamo obbligati dalla legge) forniremo loro gli strumenti per combattere il COVID-19. Intanto continuate a produrre e se ci lasciate la pelle lo avrete fatto per una grande causa, quella del padrone. L'informativa, che prosegue con l'annuncio dell'attivazione dello smart working, elenca poi "il rafforzamento dei servizi di pulizia e sanificazione dei locomotori, l'inserimento nei pacchetti di primo soccorso delle locomotive delle mascherine, la rimodulazione dei servizi per ridurre i RFR e privilegiare i servizi A/R, un approvvigionamento di lunch box per le criticità legate alla fruizione del pasto, flex D32 e il rimborso a piè di lista, la fornitura di gel e guanti e l'organizzazione di distanze idonee negli impianti." Bene, *spuntiamo* questa lista. Punto uno, sanificazione loc: le operazioni sono iniziate a metà marzo, un mese e mezzo dopo l'inizio dell'emergenza sanitaria. Tutt'ora le loc viaggiano senza certificazione a bordo dell'avvenuta sanificazione e non si sa come viene effettuata. Punto 2, inserimento delle mascherine nei pacchi di medicazione: anche queste arrivate un mese e mezzo dopo l'inizio dell'emergenza sanitaria con l'ulteriore beffa di prevederne a bordo una soltanto, quando gli agenti sono sempre due. Quindi un provvedimento inutile. Punto 3, rimodulazione dei servizi: ad oggi (5 aprile mentre scriviamo) si con-

tinuano a comandare RFR. Punto 5, pasto: qua assistiamo ad un'esplosione di demenza pura. Dopo che sono stati chiusi i locali per mangiare si insiste nel comandare servizi dove i lavoratori non possono mangiare (ricordiamo che il pasto è un diritto inalienabile!). I lunch box sono solo quelli preparati dai lavoratori, i piè di lista sono ridicoli visto che i locali sono chiusi, la flex D32 (mancata refezione, 18 euro) sta viaggiando a gonfie vele, precorritrice di una sostanziale modifica nel prossimo CCNL con l'abrogazione del pasto. Punto 6, guanti e gel negli impianti: anche questi arrivati un mese e mezzo dopo l'inizio dell'emergenza sanitaria. Inoltre i kit di prevenzione da contagio (bustine alimentari contenenti mascherine chirurgiche e guanti monouso) sono anch'essi arrivati a metà marzo e in misura insufficiente se si considera che durano soltanto l'effettuazione di una singola prestazione lavorativa.

Andando avanti nel percorso unitario sindacale concertativo/aziendale (lodevole esempio di *unità d'intenti*) troviamo la nota del 23 marzo, dove leggiamo che "tutti gli AD hanno espresso la forte preoccupazione del calo della produzione che avrà impatti sui relativi bilanci, prevedendo un ritorno ad una situazione di possibile normalità non prima del mese di settembre." e che "a seguito dello stato di emergenza presente sull'intero territorio nazionale e delle limitazioni di cui ai provvedimenti riportati ai punti precedenti (DPCM ndr) che hanno determinato anche un'importante contrazione dell'attività di Mercitalia Rail, è stato necessario procedere con la riduzione dell'offerta commerciale, dei servizi e delle attività di supporto al business." Questi passaggi dovrebbero far capire ai lavoratori che ci possiamo aspettare ben poco dai sindacati "grossi". L'unica sigla che è leggermente emersa dal liquame fognario è ORSA, autrice di numerose lettere (e denunce ma ad opera soltanto dei componenti più "radicali") ma che, alla fine della fiera, sempre e comun-

que si dovrà adeguare ai compagni di tavolo (la famosa sindrome da tavolo di negoziazione). A titolo esplicativo si veda la nota sulla PEIF 32.1: non un rigo è stato sprecato sull'abbassamento dello standard di sicurezza derivante dall'introduzione della PEIF, segno inequivocabile di allineamento con le altre sigle firmatarie dell'AS (che tra l'altro è stato firmato da ORSA stessa anche se con ritardo). Da ORSA inoltre non è arrivata nessuna proposta incisiva di lotta in questi tempi di COVID-19, né con M40 e né con dichiarazione di sciopero nonostante le pessime condizioni di lavoro in cui versano i dipendenti MIR. Insomma, se non si esce dall'ormai inutile pratica del rapporto epistolario, non si cava un ragno dal buco. Per non buttare troppo giù di morale i lettori riporteremo alcuni passaggi di un

comunicato dell'UGL. Il primo dato da evidenziare è certamente il fatto che UGL esiste. Da molti considerato in ferrovia un fantasma, questo sindacato pare emerso dalla sua condizione ecto-plasmatica grazie ad un favoloso volantino intitolato trionfalmente ANDIAMO PER PUNTI! I punti degni di lode sono diversi, tra cui "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane provvede a fare un'assicurazione per tutti i dipendenti per il Coronavirus" (quindi se i lavoratori verranno intubati saranno coperti economicamente), proseguendo con "si aprirà il fondo ordinario per i 12100 dipendenti di tutto il Gruppo che partirà dal 15 aprile 2020. Fino a tale data ognuno di noi deve fare la sua parte e, porre in essere, con tutte le nostre forze, ogni possibile forma di contributo che ci metta nella condizione di superare questo

difficile momento: tutti i distaccati sindacali da lunedì saranno in posizione di Congedo (inizieranno utilizzando i rossi)" e "I Vertici Aziendali (notiamo il maiuscolo sinonimo di orogogliosa genuflessione) ci assicurano che avremo garantiti gli stipendi fino al 31 dicembre 2020; anche se noi speriamo che tale situazione si risolva prima e l'economia del Paese così come i treni ripartano prima." Non potendo che ringraziare UGL per il conforto che ci è necessario in questa difficile fase l'unico augurio che i lavoratori possono farsi è quello che il COVID-19 sparisca di sua iniziativa, altrimenti dovranno far abbondante uso dell'assicurazione.

Dosto 78

...e vissuta dai lavoratori

chapter 3. dove dici "locomotive sprovviste di servizi igienici" suona più pesante delle altre divisioni se scritto "convogli sprovvisti..."

Chapter three. Conclusione del romanzo. A chi potevamo lasciare la conclusione del libro "MIR ai tempi del COVID-19" se non a coloro che subiscono (e talvolta gradiscono) l'attuale situazione lavorativa, ovvero sia i dipendenti? Partiamo anche in questo caso dall'inizio dell'emergenza.

Le prime preoccupazioni circolate tra gli ex cargini riguardavano l'effettuazione di treni che transitavano nelle zone a maggior rischio contagio. Come scritto nel capitolo 2 i treni hanno una sorta di wild card per entrare e uscire dalle zone rosse e i lavoratori, che nel mese di febbraio (e quasi tutto marzo) non disponevano di alcun DPI e operavano privi di informazioni utili (tranne gli inviti del DRUO a lavarsi frequentemente le mani in locomotive sprovviste di servizi igienici), riponevano i loro giusti timori nelle mani di RSU, RLS, azienda, sindacati firmatari. Questi timori, passati di mano in mano ai soggetti di turno, ritornavano miracolosamente intatti ai lavoratori i quali, ingrati, s'incazzavano ancora di più pretendendo provvedimenti seri per la tutela della salute loro e dei loro cari. L'azienda intanto, con un aplomb forte di un'impunità assicurata dal vigente ordine costituito, ha con-

tinuato a macinare treni su treni senza garantire la giusta protezione per i lavoratori. Ad ogni modo e a scanso di eventuali equivoci è stata anche sottoscritta un'assicurazione preventiva da possibilità di contagio in ambito lavorativo (che naturalmente deve essere comprovata, quindi ciao). Contemporaneamente, più forte avanzava il COVID-19, più cresceva la paura di lavorare senza protezioni. Hanno iniziato quindi a prendere piede gli M40 "artigianali" -cioè M40 non elaborati dalle sigle, che a loro volta non ne hanno prodotti- di rifiuto della prestazione lavorativa senza DPI, di richiesta sanificazione loc (in assenza di essa rifiuto della prestazione lavorativa), di rifiuto di effettuare RFR, di rifiuto della prestazione lavorativa se non prevista del pasto ecc. Insomma, le uniche misure che portavano e portano - a dei risultati erano e sono quelle gestite dai lavoratori stessi. Un segno del destino che farà capire ai lavoratori che i migliori rappresentanti non sono altro che i lavoratori stessi? Chissà. Al di là delle profezie è molto probabile che il personale si sia reso finalmente conto che l'emergenza a MIR è perenne, virus o non virus. Va infatti detto che se i treni corrono è solo grazie alla responsabilità di chi opera in esercizio e che con meno personale i dirigenti -incapaci e avidi- ottengono premi sempre più laut, alla faccia del codice etico.

Bene, adesso concentriamoci sui lavoratori che gradiscono l'attuale situazione in ambito lavorativo. E qual è il miglior modo di iniziare se non elencando le "imprese" dei "colleghi"? Intervalli pagati, straordinari a go-go, flex D32 di mancata refezione (18 euro) a pioggia, 13 ore di notte ecc. In più va aggiunto che, chiudendo un occhio su DPI e sanificazione loc, questi lavoratori riescono ad ottenere servizi maggiormente remunerativi. Questo comportamento (evidentemente onorevole per chi lo fa), oltre che a remare contro a chi esige le giuste condizioni di lavoro, è da considerarsi criminale e infame per il rischio contagio correlato. Purtroppo stiamo assistendo da anni a un'inversione di ciò che una volta potevamo definire coscienza di classe: mentre nelle generazioni passate il lavoratore era degno di questo nome solo se lottava per i suoi compagni e per la dignità sui luoghi di lavoro, adesso vediamo l'impudenza e scelleratezza di chi, per qualche manciata di euro che finirà nelle tasche dei padroni, rovina la sua e le prossime generazioni di lavoratori. Rivolgiamo un appello a questa particolare categoria interessata esclusivamente al guadagno: attenzione a come vi comportate sui luoghi di lavoro altrimenti rischierete di spendere i soldi così ottenuti unicamente in medicine. ■

Dosto 78

Ma[e]stro Lindo: racconti dal fantastico mondo di MIR



I macchinisti non vengono chiamati sempre allo stesso modo. Ci sono zone dove sono stati battezzati meccanici, mentre altrove hanno il nomignolo di maestri. Tuttavia, in questa fase di Covid-19, ce ne sono alcuni che si sono guadagnati il titolo di Maestro Lindo, in riferimento al simpatico energumeno produttore di detergenti destinati alla pulizia della casa. Questa nuova categoria di macchinisti è facilmente individuabile. Se aguzziamo la vista - nelle stazioni o nei loro pressi - troveremo dei ferrovieri con il borsone e uno spruzzino nebulizzatore in mano, il tutto da usare a bordo delle locomotive per pulire il banco di manovra e le superfici da contatto, al fine di debellare questo monellaccio di Covid-19 dalla cabina di guida. All'interno della categoria dei maestri lindo si hanno ulteriori sotto divisioni: ci sono quelli che, recandosi al lavoro esclusivamente perché costretti dall'azienda, non si fidano delle sanificazioni delle locomotive programmate dall'azienda e quindi spruzzano e detergono ovunque per timore di essere infettati. Ci sono poi quelli che, intuendo la possibilità di guadagno facile, sono diventati dei pulitori formidabili e ci danno sotto come più forte che possono. La loro missione è quella di pulire più locomotori possibili, in modo che le cabine di guida -splendenti e profumate- non ricordi loro la sporcizia della propria coscienza. Già, la coscienza. Perché dovrebbe essere sporca? Proviamo a fare il punto per capirlo.

Da fine gennaio di quest'anno si è sviluppata in Italia, con un avvio di focolai inarrestabili e di grave intensità da metà febbraio in poi, la crisi epidemiologica da COVID-19. Apparentemente limitata alla Cina, la crisi epidemiologica si è poi diffusa nel resto del mondo ed il primo paese occidentale a farne le spese è stata per l'appunto l'Italia. Giudicato dai circuiti *main stream* e dalle autorità costituite (se volete potete invertire il loro ordine, il risultato non cambierà) con estrema sufficienza alla stregua di una normale influenza, il COVID-19 ha iniziato a contagiare ed uccidere quindi anche a casa nostra. A seguito di quello che verrà poi definito dall'OMS una pandemia il governo ha iniziato ad emettere un serie infinita di DPCM (decreti della presidenza del consiglio dei ministri) per ridurre al minimo la vita sociale e le

attività produttive al fine di evitare il propagandarsi del contagio. Le attività produttive sono state e sono tuttora al centro della disputa tra le diverse classi sociali in quanto, mentre risulta facile e non dispendioso chiudere scuole e biblioteche, non si può dire lo stesso di tutto quello che riguarda il capitale. Padroni, investitori di denaro e tutta la congrega di affaristi -rappresentati da Confindustria- hanno in questo senso definito i vari DPCM, dimostrando senza alcun pudore come le democrazie non siano altro che uno specchietto per le allodole e confermando che la gestione della vita sia affidata solo ed esclusivamente al dio denaro. Per farla breve, rimanendo nell'ambito personale di macchina, il DPCM dell'11 marzo ha disposto che per chi opera in distanze "droplet" (definizione che si riferisce alla saliva nebulizzata espulsa da bocca o naso, possibile trasmittente di virus) inferiori al metro di distanza dal collega deve essere dotato di DPI quali mascherina e guanti. Un punto così fermo che ha destato stupore tra i lavoratori, e che si è infatti rivelato da subito ostico per MIR, trovatisi alle prese con un buon numero di macchinisti che con M40 alla mano rifiutavano la loro prestazione lavorativa se sprovvisti di tali DPI. Alla questione DPI si è aggiunta l'obbligatorietà della sanificazione delle locomotive, quindi anch'essa esigibile dai lavoratori. Con queste piccole ma importanti armi in mano dei lavoratori l'ingranaggio dei treni delle merci dei padroni ha subito qualche intoppo tanto da dover far correre l'azienda ai ripari. Dopo aver approntato (con colpevole ritardo) presidi di sanificazione locomotive in scali e depositi per ovviare ai dettami legislativi, MIR si è "vendicata" coi ribelli, emettendo l'indecente PEIF 32 che, in caso si "dovesse rilevare un degrado delle dotazioni consegnate dall'Azienda", si autorizza i macchinisti a disporsi uno in cabina anteriore senso marcia e uno in cabina posteriore ed evitare quindi la limitata distanza droplet. Tradotto: state facendo casino per guanti e mascherine? Eccovi serviti. La versione.0 della PEIF, apparsa e scomparsa in una frazione di secondo dal tablet di servizio, è riapparsa poi nella versione.1. Reazioni sindacali? La FILT-CGIL Verona, in un volantino deli-

rante, dapprima rifiuta ogni modifica dell'equipaggio di macchina e poi scrive che "vorremmo cercare un accordo su un modello di equipaggio nuovo (sempre e solo composto da 2 primi agenti su due cabine di guida differenti) per contrattare su termine certo dell'accordo in modo tale da poter scongiurare azioni unilaterali aziendali anche DOPO il termine del DPCM, maggiori sanificazioni loc e aree comuni, riduzione del servizio per garantire soprattutto l'apporto di generi di prima necessità in un momento in cui le "merci su gomma" stanno subendo uno stop definitivo e condizioni per equipaggio disposto su due cabine in termini di sicurezza, riduzione orario di lavoro e corrispettivo economico." Senza entrare nei problemi mentali dell'infelice scrittore di volantino di turno e della CGIL in genere (non ne usciremo) possiamo dedurre -ahinoi- che, con la strumentalizzazione criminale dell'emergenza epidemiologica attuale, subiremo col prossimo contratto due possibili scenari: 1) un ulteriore abbassamento di sicurezza con una sostanziale modifica al MEC2 come oggi lo conosciamo 2) un mantenimento del MEC2, ma a quale prezzo? Equipaggio di macchina inoltre già sufficientemente bastonato con l'avvento del MEC3 che di fatto abbassa radicalmente sia lo standard di sicurezza che del primo soccorso al macchinista in caso di malore di quest'ultimo. La PEIF ha successivamente scatenato i sindacati firmatari che hanno condannato la disposizione perché il CCNL in vigore non prevede un siffatto equipaggio di bordo. Di sicurezza ovviamente non si parla nel loro comunicato, considerato che hanno firmato l'agente solo. E comunque, oggi 5 aprile, la PEIF è ancora in vigore. Tornando invece sulla sanificazione locomotive la battaglia sul da farsi è decisamente incerta. L'azienda se la cava con un M40 di avvenuta sanificazione rilasciato al macchinista ma non si sa quanto dura tale sanificazione e come. Se ad esempio la stessa locomotiva viene usata da più di una coppia di macchinisti siamo sicuri che la seconda coppia che sale sulla loc sarà protetta dal COVID-19? Per quale motivo si insiste a non rilasciare a bordo certificazioni timbrate e firmate? Non è folle rilasciare M40 di avvenuta sanificazione solo al personale che ne fa richiesta? Mentre i sindacati firmatari fanno appello ai lavoratori ("ognuno deve fare la loro parte") che "con grande spirito di abnegazione stanno facendo muovere il paese" ci si dimentica che MIR sta facendo sin troppo la sua parte. Treni di ogni genere stanno corren-

do per il paese: ferro, pianali vuoti, automobili, demolendi, mattonelle ecc. Nonostante articoli roboanti sui giornali (MIR sta rifornendo il paese di tutti i prodotti essenziali) ci dimentichiamo che 1) questi prodotti, una volta giunti a destinazione, vengono venduti per trarne profitto. Non c'è nessun atto caritatevole all'origine di questo rifornimento 2) MIR, come detto prima, non sta programmando solo treni essenziali, tutt'altro 3) i dati riportati nei giornali non sono verificabili. I DPI, come le

sanificazioni, sono arrivati ben in ritardo rispetto alle reali esigenze di prevenzione, dimostrando come l'azienda se ne fregi dei propri dipendenti. Vuoi per disinteresse, vuoi per dimostrata incapacità. Al contempo la gestione del personale è stata disastrosa. Fino a quando è stato possibile le unità produttive hanno continuato a programmare RFR (riposi fuori residenza) ben sapendo che i locali per mangiare sono tutti chiusi e che più tempo si trascorre in giro maggiori sono i rischi di contagio. Dal

6 aprile scatterà -forse- la chiusura degli impianti di terra a seguito di un'ulteriore contrazione dei treni, determinando la distribuzione dei congedi rossi ai macchinisti. Era veramente necessario arrivare al 6 aprile per lasciare le persone a casa? Evidentemente per la dirigenza MIR il motto #iostocasa# risulta incomprensibilmente stupido. ■

Dosto 78

Gli Intercity Notte ai tempi del coronavirus

Gli intercity notte nel mese di marzo, sono passati alle cronache nazionali per essere stati i treni responsabili dei "fuggitivi", i treni degli "infetti" che, dal nord rientravano al sud, portando la scellerata ed irresponsabile possibilità di contagiare il resto del paese, dei loro cari e spedendo i lavoratori che prestavano servizio a bordo in quarantena.

Emblematica è stata la scena cui noi tutti abbiamo assistito la sera del 7 marzo, quando a poche ore prima dell'uscita ufficiale del dpcm che decretava zona rossa le regioni e le province colpite maggiormente dall'epidemia CoVid-19, la stazione di Milano Porta Garibaldi, veniva presa d'assalto da centinaia di cittadini intenti a prendere l'ultimo treno in partenza dal capoluogo lombardo per il Sud, ossia: l'Intercity Notte 797 (vedi foto).

Dopo 3 giorni, il Ministero dei Trasporti sopprimeva su tutto il territorio nazionale i treni notte.

Ma a nostro dire il danno d'immagine per questo servizio oramai è stato fatto. Vuoi la mancata prevenzione da parte del management di Trenitalia nel tutelare i servizi pagati dallo Stato, vuoi il disinteresse come sempre avvenuto per questo esercizio, messo sempre in secondo, se non terzo piano proprio dalle Ferrovie dello Stato. Ma come sempre in Italia, le dimissioni non arrivano mai da parte di chi sbaglia...

Da metà febbraio, fino al giorno della soppressione, i lavoratori dell'appalto Letto e Cuccette, non si sono mai tirati indietro nel compiere il proprio dovere, nonostante non avessero mai ricevuto né DPI (Dispositivi di Protezione Individuale) né altre disposizioni per tutelare se stessi e



la clientela da loro assistita, anzi, gli veniva ordinato di non indossare mascherine per non provocare allarmismi... allarmismi.

In questi giorni, i lavoratori tutti, di questo dispendioso appalto pubblico, si sono ritrovati senza lavoro, causato dalla sospensione dell'attività ferroviaria in seguito all'emergenza epidemiologica, fino al 12/05/2020. Purtroppo, non rientrando nel Gruppo FS, non avranno nessuna integrazione per garantire loro il reddito base, percependo quindi, il solo Fondo di Integrazione Salariale (FIS) dell'INPS (circa 938 euro), con probabili incertezze nei pagamenti, in quanto, lo stesso istituto previdenziale è paragonabile all'unico datore di lavoro su tutto il territorio nazionale in questa emergenza nazionale.

Abbiamo sempre creduto nel rilancio di questo servizio, di un cambio di passo da parte delle Ferrovie, anche riguardo una possibile internalizzazione del servizio (in questo momento storico la strada più sensata da prendere), infatti, proprio in seguito a questa terribile pandemia, la nostra preoccupazione è ancor più accentuata dovuta dal fatto che, difficilmente si riuscirà a riconquistare la normalità in tempi

"breve" e nel settore dei trasporti, salendo a bordo di un intercity notte, le carrozze letto e cuccette quasi sicuramente subiranno delle rimodulazioni per i posti occupati, oltre a possibili tagli dei servizi e/o variazioni delle offerte commerciali, tutto questo, purtroppo, crea ansia per il futuro di tanti lavoratori interessati all'assistenza a bordo dei convogli del Servizio Universale, che rischiano di vedersi, dopo aver superato questa battaglia, con un eventuale proroga del FIS, oppure, di essere definitivamente demansionati per la riduzione dei servizi Intercity Notte.

Per concludere, ma fondamentale attraverso questa pagina, vogliamo augurare a tutti di superare questa triste emergenza che ha colpito la nostra quotidianità dal Nord al Sud, che sta lasciando lutti, dolore e sofferenza. L'Italia si rialzerà anche questa volta, noi, ce la faremo.

"Siamo uniti ma distanti, nessun treno può collegarci adesso, poiché, l'unico posto più sicuro è restare a casa aspettando che tutto passi per risalire nuovamente a bordo dei nostri cari Intercity Notte". ■

Cub Trasporti Intercity-Notte

[IN] GIUSTIZIA È FATTA

Battaglia legale contro l'equipaggio MEC 3 (Equipaggio Misto, macchinista+TPT); Sentenza negativa Appello 2, Caso Lorenzoni, dopo indicazioni della Cassazione

La vicenda di cui purtroppo vi dobbiamo dare quello che sembrerebbe essere l'epilogo, è quella di un macchinista cargo, a cui erano stati notificati 2 licenziamenti per aver più volte rifiutato di effettuare il servizio affiancato dal TPT (Tecnico Polifunzionale Treno), ritenendo che quel tipo di equipaggio non desse garanzie in termini di sicurezza del personale. In primo grado furono annullati i due licenziamenti, poi confermati in appello.

L'aspetto chiave era quello derivante dall'art. 2087 del codice civile:

"L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro", con particolare riferimento in particolare alla cosiddetta **"interpretazione estensiva"** dello stesso, che **"obbliga l'imprenditore (la cui iniziativa economica non può svolgersi in contrasto con la tutela della salute garantita dall'art. 32 della Costituzione) ad adottare, per tutelare le condizioni di lavoro, non solo le specifiche misure tassativamente imposte dalla legge in relazione allo singolo tipo d'attività esercitata, ma anche tutte quelle altre che, in concreto, si rendano necessarie allo scopo"**. Interpretazione giustificata dal rilievo costituzionale del diritto alla salute ed dai principi di correttezza e buona fede, ex artt. 1175 e 1375 c.c., cui deve ispirarsi lo svolgimento del rapporto lavorativo (Cassazione 22 marzo 2002, n. 4129);

Nei primi 2 gradi di giudizio emerse con chiarezza che :

- **la figura professionale del macchinista era esposta più di altre alle patologie causate dalla reazione soggettiva alla situazione ambientale circostante e che lo stress lavoro-correlato era il primo fattore di pericolo per il personale di macchina;**

- **l'adozione del modulo ad equipaggio misto, nel caso di malore al macchinista, fosse destinato a determinare un rallentamento dei primi soccorsi, qualora il malore o un altro evento gli impedisse di proseguire nella guida e con la conseguente impossibilità di portare il treno fino al primo punto utile di accesso per i mezzi di soccorso;**

- altro aspetto chiave era quello legato al dettato dell' **Art 1460 cc "eccezione d'inadempimento"**, ossia la possibilità teorica del lavoratore di rifiutarsi di adempiere la sua obbligazione, se l'altro non adempie o non offre di adempiere contemporaneamente la propria.

La faccenda arriva in Cassazione, dove i giudici si concentrano sui due aspetti derivanti dall'art. 2087 CC, ossia quello legato alle:

- **Misure "NOMINATE":** quelle definite dalla legge o da altra fonte ugualmente vincolante, in relazione ad una valutazione preventiva dei rischi specifici (vedi d.lgs 81/2008);

- **Misure "INNOMINATE":** quelle legate al generico obbligo di sicurezza.

specificando che:

in merito alle prime, nessuna COLPA poteva essere attribuita

al datore di lavoro, avendo quest'ultimo ottemperato a tutti gli obblighi a suo carico: presenza cassetta medicinali; possibilità di utilizzare il telefono GSM; eq. Misto vagliato nell'ambito valutazione rischi D.lgs 81/08; Eq. Misto autorizzato ANSF; presenza SCMT su linee percorse da treni con mod. eq misto; limitazione orario eq. misto dalle 5.00 alle 24.00; adozione di specifici protocolli di intervento coinvolgenti RFI e i servizi di pronto intervento sanitario + 'precise disposizioni' per il TPC);

in merito alle seconde, partendo dal **PRESUPPOSTO** che l'arretramento di tutela (vedi passaggio da doppio agente ad Eq. Polifunzionale), non dimostra necessariamente un inadempimento datoriale ai sensi dell'art. 2087 cc, ma è necessaria l'individuazione delle misure innominate e delle regole di condotta **IN CONCRETO** non adottate per tutelare l'integrità fisica e la personalità del lavoratore, nonché la dimostrazione della nocività dell'ambiente di lavoro sotto il profilo dell'inesatta esecuzione della prestazione di sicurezza. Di conseguenza:

1. per attribuire una responsabilità oggettiva al Datore Di Lavoro DDL, relativa all'inadempimento di misure 'innominate', deve emergere una COLPA dello stesso;

2. spetta al DDL, l'onere di provare di aver adottato comportamenti specifici che, anche se non derivanti da norme legislative, siano suggeriti da conoscenze sperimentali e tecniche;

3. anche laddove accertata l'inadempienza del DDL, il conseguente inadempimento (rifiuto prestazione lavorativa) del lavoratore, deve passare attraverso una **COMPARAZIONE** tra comportamento datoriale e successivo rifiuto.

Dall'esame di queste ultime 3 indicazioni relative alle misure innominate, venne fuori che nei precedenti 2 gradi di giudizio c'erano stati difetti in termini di corretta individuazione dei rispettivi oneri probatori, nonché di mancanza della comparazione di cui sopra.

Nello specifico, in merito all'onere probatorio a carico del DDL di dimostrare di aver attuato comportamenti specifici suggeriti da conoscenze sperimentali e tecniche, emerse la mancata distinzione tra 'misure nominate' e 'misure innominate'. L'inadempimento del lavoratore (vedi Art. 1460 cc), conseguente all'inadempimento datoriale laddove accertato come sopra descritto, sarebbe dovuto passare attraverso una comparazione tra il comportamento datoriale e il successivo rifiuto della prestazione da parte del lavoratore.

Per tali motivi, venne stabilito che la corte d'appello di Genova avrebbe dovuto procedere ad un nuovo esame, tenendo conto di queste considerazioni/mancanze.

E siamo ai giorni nostri, quando il 25/02/2020 viene pubblicata la sentenza n. 89/2020 della corte di appello di Genova, che ribalta quanto deciso dai giudici "di merito" e che fa andare in fumo tutte le nostre speranze...

Nel merito:

I giudici sottolineano il passaggio dalla versione dei primi 2 gradi di giudizio, secondo cui Il Datore di lavoro deve dimostrare di aver predisposto ogni misura possibile per la tutela dell' integrità del lavoratore, a quella dei giudici di Cassazione, secondo cui si

può pretendere dal datore di lavoro soltanto il rispetto degli "standard" normalmente osservati o richiesti in situazioni analoghe, motivandolo con il PRESUPPOSTO sopra citato in riferimento alle misure innominate.

Orbene, i giudici chiamati a verificare se, "in concreto" (cit sentenza Cassazione), l'intero complesso delle misure predisposte da Trenitalia per tutelare la salute psicofisica dei propri lavoratori, sia adeguato agli standard di sicurezza normalmente praticati in situazioni similari (nonostante l'evidenza del fatto che l'eq. Misto serva a rendere più economico il trasporto ferroviario di merci), sono arrivati alla conclusione che sì, quelle misure sono adeguate per i seguenti motivi:

- "(...) l'unica evenienza in cui i soccorsi qualificati potrebbero subire dei ritardi sarebbe quella, **davvero statisticamente improbabile** e sfortunata, in cui – a causa del malore del macchinista – il tecnico polifunzionale fosse costretto a fermare il treno proprio in un punto della linea difficilmente accessibile dai soccorritori";

- **rischio considerato basso**, anche perché lo stato di salute dei macchinisti è costantemente controllato attraverso visite mediche periodiche. Rischio di cui il DDL non è obbligato a farsi carico in quanto la Cassazione ha indicato solo di predisporre le misure di sicurezza, non previste dalla legge o altre fonti equiparate (quale è, pacificamente, quella di mantenere la presenza a bordo di un secondo operatore abilitato alla guida), normalmente praticate nei medesimi settori produttivi (c.d. standard di sicurezza), settori caratterizzati nella maggior parte dei casi dalla mancanza del secondo guidatore e dove di norma il mezzo viene condotto da un unico guidatore, nel rispetto di turni e riposi tali da evitare un eccessivo affaticamento o possibili disattenzioni alla guida dovuti a stanchezza (ipotesi ritenute ben più probabili rispetto all'improvviso grave malore);

- in virtù della **stanchezza** di cui sopra e più in generale della funzione dinamica/estensiva dell'art. 2087 c.c., si sta assistendo in questi ultimi tempi nell'ambito dei trasporti, ad un ampliamento delle tutele tecnologiche, come quello del **vigilante innovativo**, capace di captare dal movimento delle palpebre del guidatore il minimo segnale di un eventuale colpo di sonno (ben più frequente di un malore improvviso) che passerebbe inosservato ad un eventuale secondo macchinista.

Per tali ragioni i giudici, in attuazione dei principi emersi in Cassazione, hanno ritenuto che non vi sia stato da parte di Trenitalia un inadempimento nella predisposizione delle misure di sicurezza atipiche, tale da giustificare l'inadempimento ex art. 1460 c.c. da parte di Lorenzoni nel rifiutarsi di eseguire l'ordine di servizio di condurre il treno con modulo equipaggio misto. Egli dunque non poteva pretendere da Trenitalia la presenza del secondo macchinista e dunque non poteva sottrarsi dal compiere quanto richiesto nell'ordine di servizio.

L'epilogo? Nonostante l'accertamento della buona fede del collega, avvalorata dalle sentenze dei giudici di merito, viene confermato il licenziamento con l'elargizione di 22 mensilità, grazie (si fa per dire) all'art 18 comma 5 dello Statuto dei lavoratori (quando non ricorrono gli estremi del giustificato motivo soggettivo o della giusta causa adottati dal datore di lavoro, il giudice dichiara risolto il rapporto con effetto dalla data del licenziamento e condanna il datore di lavoro ad un'indennità risarcitoria tra i 12 e i 24 mesi).

La Redazione di questa rivista ringrazia di cuore, e ringra-

zierà sempre, Silvio per tutto quello che ha fatto nel tentativo di garantire più sicurezza a tutti noi.

Chi vi scrive ricorda la commozone dell'Avv. Lamma, legale di Silvio, in occasione dei festeggiamenti della vittoria in primo grado, quando tra l'altro raccontò di essere riuscito a descrivere per diversi minuti, al giudice quel mondo fatto di binari e uomini, attraverso le parole del brano di Guccini "La Locomotiva", che è un po' la nostra bandiera. Purtroppo non avevamo tenuto conto che "La storia ci racconta come finì la corsa la macchina deviata lungo una linea morta...con l'ultimo suo grido d'animale la macchina eruttò lapilli e lava esplose contro il cielo (...)"....

...e con lei tutta la nostra rabbia per non essere riusciti (per adesso...) a far sì che quella macchina a vapore "lanciata a bomba", debellasse l'ingiustizia, la stessa che chi si occupa di sicurezza dei lavoratori, combatterà ancora con tenacia e determinazione, raccogliendo il testimone lasciato da Silvio, pretendendo la più alta sicurezza realizzabile e non accettando che questa si riduca a 'quel che passa il convento' (vedi rispetto misure imposte dalle norme in essere), ma impegnandoci ad evolverla, nel rispetto di chi in passato ha lottato per ottenere più tutele per i macchinisti, nel rispetto di noi stessi che sui treni ci viaggiamo e nella prospettiva di lasciare ai macchinisti di domani un ambiente di lavoro con meno insidie, meno rischi.

Vi terremo informati sugli eventuali sviluppi legati a questa vicenda. ■

MLG

Viareggio: il racconto di una strage - Dal fuoco sui binari alla sentenza di appello è un saggio lucido, cronachistico e commovente di uno degli ennesimi scheletri nell'armadio del nostro belpaese.

29 giugno 2009, Viareggio ore 23.48: il treno merci 50325, carico di Gpl, a seguito della rottura dell'assile del carro merci, deragliò causando la morte di 32 persone che si trovavano nelle loro abitazioni.

Nel libro si racconta la mobilitazione dei familiari delle vittime, di molti lavoratori delle ferrovie, di tanti cittadini e associazioni, e poi le fasi delle indagini e del processo, con la sentenza di I grado e di appello. Sulle motivazioni di quest'ultima ci si sofferma per ricostruire le responsabilità di questa strage. Una strage che poteva essere evitata, come dimostrano le condanne inflitte ai vertici delle società straniere proprietarie del carro e responsabili della manutenzione e ai vertici del Gruppo FS, che avrebbero dovuto vigilare sui materiali noleggiati per il trasporto di merci pericolose sulla nostra rete ferroviaria.

PREZZO AL PUBBLICO 10 EURO.

IN ESCLUSIVA PER I NOSTRI LETTORI DISPONIBILE A 5 EURO, CHIEDILO IN REDAZIONE



PORTI CHIUSI ALLA GUERRA!

Intervista ad un lavoratore del porto di Genova



La presentazione dell'opuscolo "Nessun approdo alla guerra – Sulla lotta in corso a Genova contro la compagnia saudita BAHRI e i traffici di armi al porto", tenutasi a Pisa lo scorso 22 febbraio, è stata l'occasione per incontrare e affrontare alcuni temi con un lavoratore del porto impegnato, in prima persona, nella mobilitazione, che ormai da un anno, coinvolge il capoluogo ligure. Una lotta che, pur non essendo di carattere vertenziale, ha come asse centrale il protagonismo organizzato dei lavoratori, capace di raccogliere il sostegno e la solidarietà di altri lavoratori, della città e dei tanti/e che in questi mesi si sono mobilitati nel resto del paese. Sostegno e solidarietà indispensabili al prosieguo della lotta.

Da quanti anni lavori nel porto?

Per chi? Qual è la tua mansione?

Lavoro da quasi 11 anni per la cooperativa "Compagnia unica tra i lavoratori delle merci varie", di fatto la principale forza di lavoro per tutto il secondo novecento. Nonostante subisca negli anni '80 un grosso processo di ridimensionamento (parallelo alla privatizzazione dei terminal), ad oggi conta circa mille soci, oltre a rimanere l'unica cooperativa che ha il diritto di appalto su tutto il lavoro portuale e sui

terminal genovesi. La mia mansione principale è quella di mettere in sicurezza i container a bordo delle navi, o i rimorchi dei camion a bordo dei traghetti. Inoltre, all'interno del porto, il nostro luogo fisico di lavoro spesso cambia e questo ci permette di diventare un punto di collegamento con gli altri lavoratori, in particolare quelli dei terminal che invece sono fissi.

Passiamo alla lotta in corso che vi vede protagonisti: ci puoi fare una cronistoria?

Partiamo da alcuni dati necessari a comprendere al meglio il tutto. Le navi della compagnia saudita BAHRI sono di tipologia traghetto-porta container e vengono a Genova da almeno 4 anni. Principalmente l'imbarco di veicoli avviene sempre nello stesso terminal (dedicato generalmente all'arrivo di alluminio, rame, piombo ecc). Ci siamo accorti che dentro queste navi ci sono sistematicamente mezzi militari, nonché container pericolosi (contenenti materiale esplosivo), mentre, "solo" saltuariamente, si sono caricati mezzi anche da qui (Genova). La nostra mansione, come dicevo prima, è quella di mettere in sicurezza i mezzi che vengono imbarcati: ci capita così di legare un trattore a fianco di un carro armato! In alcuni casi, ci sono

stati imbarcati di carri armati, generatori militari come nel caso della mobilitazione della scorsa primavera, casse di cannoni, mentre quello che è nel container abbiamo difficoltà a capire cosa sia. La mobilitazione, anticipata da alcuni avvenimenti sporadici che hanno visto discussioni tra i lavoratori, qualche volantino/striscione/scritta, è partita la scorsa primavera: a maggio i nostri colleghi francesi di Le Havre, si sono opposti all'imbarco di cannoni su una nave di questa compagnia, che una decina di giorni dopo sarebbe arrivata a Genova. Incoraggiati dalla loro azione, abbiamo deciso di convocare subito un'assemblea tra lavoratori e cittadinanza con l'intenzione di coinvolgere la segreteria della Filt-Cgil per metterla in difficoltà, costringerla a prendere una posizione davanti a tutti e, allo stesso tempo, trovare il sostegno di compagni e solidali esterni al porto. Il segretario, vista anche la presenza di un nutrito gruppo di delegati combattivi, è stato messo alle strette e costretto, nel caso ci fossero stati imbarchi sospetti verso zone di guerra (Yemen), a dichiarare lo sciopero...da notare che non si degnò nemmeno di controllare la bandiera e quindi di verificare la presenza o meno del materiale bellico! Controllo che invece facemmo noi, trovando dei genera-

tori ad uso militare prodotti dalla Teknel, un'azienda italiana di Roma convenzionata con la Nato, destinati all'esercito saudita. A questo punto il CALP - Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali, che comprende i delegati combattivi Filt, convoca un presidio al varco mentre il sindacato viene costretto ad indire lo sciopero almeno 36 ore dopo...una chiara azione di recupero! Il presidio del 20 maggio vede un centinaio di persone a bloccare il varco con il risultato positivo del mancato imbarco dei generatori. Poi, visto il pericolo che la nave si potesse recare in un altro porto ligure e l'importante comunicato di solidarietà dei delegati del porto di Savona, la Filt dichiara lo sciopero regionale.

Come ti spieghi il coinvolgimento del resto dei lavoratori del porto e della città?

Il 95% delle merci nel mondo passa su navi, mezzi militari e armi non fanno eccezione. I porti sono da sempre una realtà ampiamente attraversata dalla guerra. Grazie alla rete di contatti che il CALP ha, si è riusciti a far "uscire dal porto" la lotta. Genova, per la sua storia, ha da sempre un'attenzione particolare a tematiche di questo genere e al porto in generale. La prima mobilitazione risale al 1950, anno seguente alla fondazione della Nato, contro il carico di armi e i venti di guerra di allora. Dunque, se si muove qualcosa, non ci sono grosse difficoltà a far veicolare la notizia, anche con un discreto senso di appartenenza e solidarietà che, nonostante tutto, si mantiene ancora oggi. Tutti gli impiegati nel porto sanno cosa sta succedendo: purtroppo, il sostegno o una maggiore fiducia cresce se c'è l'appoggio del sindacato.

A pochi km da qui c'è Livorno, il suo porto militare e Camp Darby, la più grande base americana fuori dai confini USA. La lotta che state conducendo pensi possa essere un modello esportabile in altri porti?

Penso di sì, le lotte che riescono ad ottenere dei risultati non possono che rappresentare uno stimolo per tutti, delle vere e proprie palestre per il resto dei lavoratori, anche quelli che restano a guardare. Servono a dare coraggio, a maggior ragione se l'azione è autonoma e slegata dal sindacato, utile a tutti coloro che vedono in esso una struttura collusa al potere. E questo è valido anche per altre questioni, di carattere più vertenziale o

sulla sicurezza sul lavoro. In generale questa mobilitazione ha di fatto aperto un focus sulla guerra e i suoi ingranaggi in città. Non è un caso che il convegno dei comitati atlantici, che doveva tenersi a Genova a novembre per il 70° anniversario della Nato, sia saltato per ragioni di ordine pubblico e quindi per il timore di iniziativa mosse dai portuali e solidali. Più in generale ancora, penso siano un genere di iniziative molto importanti anche per altri lavoratori, soprattutto per quelli impiegati nel settore dei trasporti. Mi viene più difficile e complicato immaginare una sorta di diserzione degli operai del mondo produttivo e allo stesso tempo più fattibile, nel grande meccanismo della guerra, in quello della logistica. Bisogna impegnarsi affinché cresca in questi lavoratori la consapevolezza del proprio ruolo.

Se in giro per il mondo questo sistema, per mezzo delle guerre, bombarda e uccide, dentro i confini nazionali vive di sfruttamento e repressione. Sul lavoro si continua a morire per la mancanza di sicurezza, una delle conseguenze più tragiche: può la vostra lotta abbracciare altri temi, allargare il proprio raggio di azione?

Alcune delle ragioni che ci hanno spinto a costruire e portare avanti questa lotta sono di ordine etico. Però ce ne sono anche altre: una su tutte è quella della sicurezza nelle operazioni di sbarco e imbarco di container di materiale esplosivo, non sapendo cosa contengono, oltre a quelli non legati al mondo portuale.

Il terminal dove arrivano queste navi non ha una sua area di deposito ed è a 500 metri dalle case, un quartiere popolare dove vivono inconsapevoli di tutto ciò. Questa mobilitazione, anche per l'incontro che ha generato con altre situazioni di lavoratori e compagni, ha messo insieme punti vista, analisi e riflessioni su diverse problematiche, tipo la recrudescenza di alcuni dispositivi di legge volti a colpire le lotte operaie e mi riferisco ai famigerati decreti Salvini. Non è un caso che il discorso della guerra, distante se vogliamo geograficamente da noi, si cerchi di connetterlo al peggioramento delle condizioni lavorative qui da noi, lo sfruttamento degli immigrati, la guerra interna contro chi continua a lottare. Facce diverse dello stesso problema che questa mobilitazione ha reso tema di dibattito.

Lunedì 17 febbraio un'altra tappa della

vostra lotta. Com'è andata?

Abbiamo bloccato il varco per sette ore, anche se la controparte si è organizzata meglio dell'altra volta, deviando il traffico sugli altri varchi minori, riuscendo così a contenere i danni del blocco. Molto positivo che tutti i partecipanti si siano impegnati a rimanere su questo piano di lotta è nata infatti una discussione tra i dipendenti del terminal che ha portato alcuni di loro a praticare una sorta di obiezione di coscienza e a non lavorare sulla nave implicata. Vero che altri lavoratori hanno sopperito, però rimane un dato incoraggiante, anche perché non era un obiettivo della giornata.

Per concludere, ci fai un bilancio parziale di questa esperienza?

Mi sento di dire positivo, soprattutto nei termini di allargamento che ha avuto anche al di fuori del contesto genovese. A livello europeo ci sono state iniziative di protesta in tanti di quei porti che questa nave ha toccato, oltre ad un'altra ventina di città in Europa, compresa l'Italia, che hanno visto iniziative di solidarietà, ciascuna coi propri contenuti e le proprie pratiche. Ad oggi non abbiamo ancora in programma nuove azioni, vedremo l'evolversi e la reazione dei vari attori in campo, dal momento che a Bilbao per due anni le navi hanno smesso di arrivare dopo le proteste del 2018. ■

MM



Tra i vari presidi di solidarietà verso i portuali genovesi impegnati nel blocco quello di Catania del 18 febbraio con la nostra bandiera, vedi III di copertina

LA SICUREZZA, LA SALUTE, IL COVID-19...

Il 6 febbraio scorso il treno AV 9595, Frecciarossa 1000 deraglia a Livraga, nei pressi di Lodi, la motrice si schianta contro una costruzione ferroviaria: muoiono i due macchinisti Giuseppe Cicciù, 51 anni, e Mario Di Cuonzo, 59 anni. Il treno viaggiava a 290 km orari: è risultato che uno scambio fosse posizionato "in deviazione" anziché sul "corretto tracciato"... Malfunzionamenti tecnici e protocolli operativi che implicano la responsabilità del sistema di sicurezza e di controllo. Il 7 febbraio, il giorno dopo, sciopero improvviso di 8 ore dei ferrovieri di tutte le imprese indetto da Cub, Cat, Usb, Sgb, Cobas. I ferrovieri sono colpiti, indignati, addolorati. I funerali, partecipatissimi, di Giuseppe e Mario si tengono l'11 e il 12 febbraio. Mentre faticosamente gli attivisti del sindacalismo di base erano impegnati a costruire un ambito collettivo e permanente che si occupasse di sicurezza, incontrandosi a Firenze il 27 febbraio, scoppia l'"emergenza Coronavirus" che prevale sul resto, manda in sordina anche la morte dei nostri colleghi, il disastro, la mancanza di sicurezza... Eppure l'origine delle morti, delle malattie e degli infortuni è la stessa: la riduzione continua dei costi, con i tagli del personale, della manutenzione e dei controlli in ferrovia, e con i tagli del personale, di posti letto, chiusura di ospedali in sanità... In 10 anni sono stati tolti 37 MLD di euro alla sanità; in 30 anni sono stati soppressi 300.000 (trecento mila!) posti letto, 40.000 medici e decine di migliaia di infermieri, i servizi di prevenzione ridotti al minimo, la medicina del lavoro quasi inesistente.

Come sappiamo, in seguito alla pandemia, da marzo in tutta l'Italia, attraverso i Decreti Ministeriali (Dpcm) sono aumentati i divieti, fino a non poter uscire di casa che per urgenti necessità. O quasi... Infatti, l'annuncio del fermo di tutte le attività industriali tranne quelle indispensabili, non è mai stato attuato. Anzi! Mentre alla popolazione continuano a imputare di uscire troppo, mentre fioccano le multe per chi viene trovato a passeggiare solo o con il cane troppo lontano da casa, o per chi fa la spesa in un supermercato di un altro comune (anche quando quest'ultimo è il più economico), si scopre che un numero sempre maggiore di imprese continua a produrre, grazie all'ultimo decreto ministeriale che permette all'impresa di autocertificare di rientrare, anche se per una parte marginalissima del ciclo produttivo, nelle attività

essenziali: da Bergamo, Brescia, Milano, la Brianza, Padova al resto d'Italia... Sono 70.000 le aziende che hanno già derogato al Dpcm, e le caselle pec dei prefetti sono inondate di autocertificazioni di imprese che dichiarano di restare aperti, in deroga al decreto, perché parte della filiera rientra nelle attività essenziali. E poiché il controllo è affidato ai prefetti che sono pochi, non controllano, al massimo controllano sulla carta... Dunque migliaia e migliaia di lavoratori sono obbligati a uscire di casa, obbligati alla produzione, a rischiare di contagiare ed essere contagiati.

E poi si scopre che in Val Seriana, in particolare ad Alzano, Nembro, Orzinuovi, dove i contagi - e le morti - avanzavano a un ritmo impressionante, fra il 6 e 7 marzo doveva essere dichiarata zona rossa, come da indicazione dell'ISS. Invece nulla da governatore e responsabili della regione Lombardia, nulla neanche dai Sindaci. E dal governo? La notte del 7 marzo il presidente Conte dichiara tutta la Lombardia zona rossa, e viene meno la chiusura dei comuni martoriati, dove le fabbriche rimangono tutte aperte. La pressione di Confindustria, degli interessi di profitto di industriali e imprenditori, vince sull'esigenza di salvare le vite di lavoratori e abitanti. Ad Alzano giorni prima, il 23 febbraio, è stato chiuso e poi subito riaperto l'ospedale (facendo passare sotto silenzio l'arrivo e la circolazione di una persona contagiata che ha a sua volta diffuso il virus fra il personale sanitario, i pazienti, i familiari...). Ed oggi emerge che le case di riposo sono state relegate a "lazzaretti" dove mandare a morire migliaia di persone anziane e dove i sanitari e i familiari vengono contagiati a loro volta...

Ad oggi, 9 aprile, sono 17.669 i morti complessivi in Italia, 95.200 i contagiati. Fra i medici sono 103 i morti, 26 gli infermieri del SSN, 9 i soccorritori del 118, 6 i farmacisti, 13.522 i sanitari contagiati. Nulla si sa rispetto al resto del personale sanitario, delle cooperative, degli addetti alle pulizie. Morti sul lavoro, non eroi, ma uccisi dalla devastazione della sanità pubblica negli anni. Una strage di Stato, come l'ha definita un medico di base di Bergamo, Mirko Tassinari: *"Ci hanno mandati incontro allo tsunami a mani nude... Non avrei mai pensato di dover aggiornare una lista di colleghi morti. Mandati a morire sul lavoro. E' una strage di Stato"*. Ed oggi fortissima è la pressione a far ripartire produzione e imprese. Ci dicono che dovremo ancora rimanere a casa, ma a lavorare si deve andare! Già aziende come l'Ast di Terni, come Michelin a Cuneo l'ArcelorMittal a Genova hanno riaperto. E si annuncia che dopo Pasqua altre ancora riapriranno.

E in Ferrovia? Sappiamo tutti della mancanza di Dpi, delle mascherine, dei guanti e del disinfettante. Solo dopo il 10 marzo sono iniziate le soppressioni totali o parziali dei treni, la chiusura degli impianti di manutenzione, delle officine, delle biglietterie, dei punti customer... Per settimane abbiamo viaggiato con i treni pieni e senza più mascherine (solo 2 ne erano state distribuite in tutto), e fianco a fianco nel resto dei settori... Il trasporto merci non ha avuto limitazioni, nonostante le richieste dei lavoratori e sindacati di base, trasportando di tutto, anche beni non essenziali... I RFR (riposi fuori residenza) per questi colleghi (che hanno ricevuto pochissimo e tardi anche le mascherine) non sono mai stati smontati, svolti nelle località più disperate, comprese le zo-

CUB RAIL WOBBLY

GIORNALE DI COLLEGAMENTO TRA I FERROVIERI

REDAZIONE

Via Cadibona, 9 Milano

SITO INTERNET

cubferrovie.altervista.org/

FB

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

E-MAIL cubrail@libero.it

Supplemento a Collegamenti Wobbly per una teoria critica libertaria n. 1, gennaio 2016.

Direttore Giorgio Sacchetti

Registrazione del Tribunale di Firenze n. 2563 del 14 marzo 1977

Stampato in edizione digitale, 12 aprile 2020

ne rosse. E ai capitreno non è mai stata indicazione, per proteggerli dal possibile contagio, neanche col progredire dell'epidemia, di non effettuare assolutamente la controlleria, ma di lasciare al lavoratore la scelta; al personale mobile sono stati assegnati turni con ore di sosta da trascorrere in salette dove non era possibile rimanere data la frequentazione che impediva il distanziamento e dove non vi era traccia dell'avvenuta sanificazione, come previsto dalle norme; come spesso non vi era traccia nelle cabine di guida dei locomotori o delle vetture-pilota.

Fino ad arrivare ad oggi, quando viaggiano 28 treni a lunga percorrenza per Trenitalia e circa il 30% del totale al trasporto regionale. Dopo il Dpcm del 17 marzo, azienda e sindacati (Cgil, Cisl, Uil, Fast, Orsa e Ugl) firmano, il 19 marzo, un accordo sulla applicazione del Fondo di solidarietà bilaterale dei ferrovieri. Come in altri settori, anche in ferrovia i sindacati "accettano" condizioni penalizzanti per i lavoratori: prima di accedere al Fondo devono smaltire tutte le ferie pregresse, cd "rosse". E addirittura, i primi 10 giorni di ferie richiesti da gennaio 2020, vengono decurtati dal monte dell'anno corrente, invece che dalle ferie residue dell'anno precedente. Così per i congedi parentali straordinari: secondo l'accordo, i 15 giorni previsti dal Dpcm (pochissimi per chi ha i figli a casa da un mese e mezzo!), sono retribuiti al 100% solo se si sono prima sfogate tutte le ferie rosse, altrimenti solo al 50%...

Un'occasione, questa, per l'azienda, di far sfogare le ferie pregresse e utilizzare in larga misura queste per arrivare oltre il periodo di emergenza... Ferie che sono invece nella disponibilità del lavoratore per il recupero psico fisico e che alcuni avevano accumulato perché non concessi per "motivi di servizio", oppure per un progetto successivo (vero, come oggi sussurrano alcuni quadri per trovare consenso fra i lavoratori, che c'è chi ne aveva a decine, prestandosi al lavoro straordinario e lavorando anche di intervallo... ma sono gli stessi quadri a cui finora è andato bene questo andazzo, gli stessi che chiedevano il lavoro-extra). Gli stessi sindacati firmatari, come la Cgil Liguria, dichiarano che hanno convenuto sullo smaltimento delle ferie pregresse, pur consapevoli che nella maggior parte dei casi sono dovute alle economie e alla mancanza di un numero adeguato di assunzioni, per cui, specialmente agli apprendisti, vengono continuamente negate. Sindacati firmatari che oggi si lamentano, nei vari comunicati, della non corretta applicazione dell'accordo, della non trasparenza, della non equità, di ridurre i riposi del personale fino a far sparire gli "intervalli", di non essere coinvolti dalla dirigenza aziendale... chiedono ai padroni di non fare i padroni. E ancora e solo ai lavoratori viene chiesto di fare sacrifici... facendo passare come "privilegio" il possedere ferie pregresse...

Eppure è dei primi di aprile, proprio al culmine della pandemia, l'annuncio dell'AD di FSI, Gianfranco Battisti di un utile record di 584 milioni di euro per il 2019: i ferrovieri, gli attivisti sanno a fronte di cosa sono stati realizzati: alla privatizzazione, alle esternalizzazioni delle lavorazioni, a contratti penalizzanti, a tagli del personale, a orari e turni insostenibili, al taglio dei costi (che definisce "razionalizzazione"), delle spese sulla sicurezza... E il cerchio si chiude, tornando a Livraga...

MN



Germania. Scherzi della frenatura elettrica, le sollecitazioni fanno spezzare il gancio ("maschera") tra i due locomotori e l'ETR (ED250 delle ferrovie polacche PKP) trainato, che sfonda la cabina posteriore del secondo locomotore. Cabina sfasciata, carrello sviato, un macchinista ferito. L'incidente è avvenuto tra Allach e Olching l'8 aprile.

Viaggio in Bosnia Sulle tracce della rotta Balcanica

Qualche settimana fa, assieme ai ragazzi e alle ragazze di Filomè - un'organizzazione nata circa un anno fa su spinta di alcuni volontari/e conosciuti nel campo profughi di Salonicco - siamo partiti alla volta dei Balcani per capire qualcosa in più e vedere con i nostri occhi una parte della cosiddetta *rotta Balcanica*, una tra le vie più difficili percorse dai migranti.

Anche se ne sentiamo parlare pochissimo, la rotta balcanica che passa per la Bosnia ed Erzegovina è, ad oggi, uno dei percorsi più usati. Chi fugge e cerca di raggiungere l'Europa preferisce usare questa via essenzialmente per due motivi: in primo luogo, i 175 km di muro eretti da Orbàn scoraggiano la via passante per l'Ungheria, in secondo luogo, il tratto via mare che attraversa il Mediterraneo è diventato troppo incerto a causa dell'inasprimento dei controlli alla frontiera libica.

La rotta balcanica è considerata la più pericolosa perché i chilometri da affrontare sono tanti e molti di questi passano attraverso lunghi tratti boschivi, ardui da attraversare; la polizia croata che sorveglia il "sacro confine" tra Europa e non-Europa, finanziata per milioni di euro dall'Unione Europea stessa, è munita dei mezzi più moderni - come droni e rilevatori di calore - per avvistare e fermare i migranti. Al pacchetto non mancano l'uso dei cani e di quelli che possono definirsi veri e propri mezzi di tortura (come l'uso di sbarre di ferro bollenti, manganelli, sequestri di scarpe e giacche).

Il nostro viaggio ci ha portati a Bihàc, l'ultima città prima del confine con l'Europa. Qui arrivano molti "camminanti" che vengono in parte accolti nei due campi profughi allestiti da UNHCR (Alto Commissariato delle UN per i Rifugiati) e OIM (Organizzazione Internazionale per le Migrazioni). Ce n'era anche un terzo nelle vicinanze, a Vucjak - che letteralmente significa "la tana del lupo" - ma di recente è stato costretto a chiudere. Non riconosciuto dall'ONU, il campo sorgeva sopra una discarica ed era famoso per il suo stato di forte degrado e disumanizzazione.

È stato un viaggio all'insegna degli sguardi e delle parole. In particolare, un termine che sentivamo ripetere spesso ha scolpito nelle nostre menti l'incertezza che accompagna i giorni di chi affronta un viaggio

come questo. "The game" è il termine che viene usato, quasi ironicamente, per indicare il passaggio della frontiera. In questo caso specifico della frontiera tra Bosnia e Croazia, costituita da gelidi boschi e inospitali montagne. Lo chiamano "il gioco" perché riuscire ad attraversare il confine è difficilissimo e molte persone ci provano quattro, cinque, sei, sette...fino a dieci volte. I cosiddetti "loser", ovvero chi viene intercettato dalla polizia e rimandato indietro, perdono veramente tutto...ogni volta è come ricominciare da capo, ripartire da zero, tornare alla casella numero uno.

Partiti da Firenze la mattina del 31 gennaio siamo arrivati in una piovosa e nebbiosa Trieste verso l'ora di pranzo. Qui abbiamo incontrato Lorena Fornasir, alla quale abbiamo lasciato parte del vestiario raccolto a Firenze (giacche, scarpe, calze, guanti ecc.) ed è proprio con lei che, successivamente, siamo andati a distribuirlo in piazza della Stazione.

Questa donna meravigliosa se ne va in giro con un piccolo carrettino color verde acceso ad assistere i nuovi arrivati in Italia curando loro i piedi, distrutti dai mesi di cammino nei boschi.

Il suo è un atto estremamente utile perché, nonostante la possibilità per gli immigrati clandestini di ricevere un codice STP (Straniero Temporaneamente Presente) che permette loro di accedere alle cure

("urgenti, essenziali, continuative, e ai programmi di medicina preventiva") questo processo risulta, a volte, di difficile accessibilità. Nonostante sia vietato per un sanitario segnalare alla polizia la presenza di un immigrato irregolare, spesso per un clandestino che sta fuggendo da mesi dalle autorità, può risultare complicato riuscire a fidarsi di un'istituzione come un ospedale. Questi ed altri tipi di barriere (socio-culturali, linguistiche ecc.) ci obbligano a mettere l'accento sul fatto che esiste, disgraziatamente troppo spesso, una grande differenza tra diritto formale e diritto reale e a ritenere di fondamentale importanza l'operato di una cittadina volontaria come Lorena Fornasir.

Domenica mattina siamo partiti presto, direzione Bihàc - Bosnia. Arrivati in questa grigia cittadina abbiamo incontrato Nuna e Anela, due donne del luogo che da mesi raccolgono cibo e abiti per aiutare chi ai campi non riesce ad accedere. Chi rimane fuori da queste strutture è costretto ad occupare case disabitate e a dover affrontare una situazione ancora più dura. Vivere in un campo, nonostante le condizioni igieniche precarie e gli abusi, è molto meglio che dover sopravvivere per strada.

Abbiamo accompagnato Anela nel suo giro di distribuzione di cibo ai diversi "squatter" (occupazioni) presenti in città, avendo modo così di incontrare alcuni ragazzi che avrebbero tentato il game di lì a



pochi giorni. Hamir, un ragazzo giovanissimo partito dal Pakistan mesi e mesi prima ci ha raccontato di quanto fosse stato difficile arrivare fino a lì e della sua speranza, nonostante la consapevolezza delle tante difficoltà ancora da affrontare, di poter arrivare in territorio Europeo.

Le questioni sono tante, troppe. Roberta e Silvia, due volontarie incontrate a Bihac, ci hanno raccontato dei terribili e contortissimi meccanismi di speculazione e corruzione che avvengono nel mondo dell'immigrazione clandestina. Per esempio, ci sono alcuni passeurs disposti a portare i migranti oltre la frontiera che, non solo si fanno pagare fino a 5000€ per fare 20 km di macchina, ma poi, molto spesso, lasciano i migranti direttamente in mano alla polizia di frontiera. O ancora, da qualche mese in centro città sono nati diversi negozi specializzati nella vendita di veri e propri kit per il game (un sacco a pelo, una tenda, un paio di scarponi da montagna e poco altro); certi del fatto che per riuscire a passare il confine sia necessario provarci più e più volte e che la polizia di frontiera sequestri tutto, molti rivenditori lucrano sulla tragedia di queste vite interrotte.

Questo viaggio mi ha lasciato una visione della realtà spaccata a metà... qualcuno ha detto che fino a qualche anno fa il progres-



so si misurava rispetto a quanto velocemente l'essere umano era in grado di raggiungere ciò di cui aveva bisogno (prima usavamo i cavalli, poi le carrozze, i treni, le navi, gli aerei e così via); da quando sono subentrate nel mercato le consegne a domicilio (vedi Amazon, Just it ecc.) il progresso si misura, invece, in base a quanto l'uomo stia fermo per ottenere ciò che gli serve... Ecco, dopo questo viaggio il mondo

mi sembra scisso in due: da una parte i privilegiati che possono permettersi il lusso di restare immobili, e dall'altra chi, in un moto perpetuo, resiste ogni giorno per sopravvivere. ■

MARGHERITA FESTINI
(al centro nella foto sopra)
febbraio 2020

OGGETTI MISTERIOSI

Le astrattezze della ferrovia profonda: Il congedo rosso... un nero che non ce l'ha fatta!

Perennemente afflitto da evidenti complessi di inferiorità e da un'indotta sindrome di Stendhal, lo si scorge nel suo faticoso arrancare verso l'agognato riconoscimento. Quando viene "inserito" il congedo rosso assume finalmente la dignità che gli sarebbe spettata fin dall'inizio, quando era davvero il suo anno, e la sua colorazione nera lo rendeva orgoglioso. Ma l'anno scorreva inerte mentre lui vedeva suoi pari assurgere al titolo ufficiale e sempre più vicina la minaccia di essere declassato alla vetustà. Così il capodanno dell'anno successivo avrebbe decretato la sua inutilizzazione e la sua classificazione come "congedo rosso", il colore dell'illusione e della sconfitta davanti alle pratiche aziendali. Non poteva più negarlo: era un congedo nero che non ce l'aveva fatta! D'altronde anche se un congedo nasce sotto l'aurea della libertà è anch'esso oggetto d'attenzione della strategia aziendale che per taciute motivazioni preferisce ogni anno cominciare da una parte di ferie dell'anno corrente, invece che da quelle, reduci incolpevoli, dell'anno precedente o, nei casi più disperati, di anni precedenti. Si spargono così a macchia d'olio sull'intero tessuto lavorativo aziendale un numero di ferie "rosse" (all'anagrafe "arretrate") che, solo cinque anni fa, la Holding FS quantificava per Trenitalia in 412.410.

Tutti figli del dogma della produzione al cospetto del quale tutto si ferma e rimane sospeso nei sulfurei accordi suonati sempre nella tonalità cara al padrone; contorti metodi di prenotazione, tempi, vincoli, paletti. Di ciò qualcuno, tocca autocitarsi, se n'era ben accorto alcuni anni orsono ma le celebrate truppe confederali in tutt'altre famose vittorie impegnati, l'hanno sempre declassato a dettaglio, seppur necessario di conteggio in migliaia. S'arriva ad ora ed al funesto evento della riduzione del traffico ferroviario durante la pandemia che spinge a ricercare febbrilmente nelle polverose cantine degli impianti le tanto vituperate ferie rosse. Assurte agli onori delle cronache ferroviarie sorge subito la difficoltà nel gestire il traffico perché l'improvviso e sfortunato stop ha creato una crisi d'identità fra le ferie "nere" e "rosse" come una strana trasposizione temporale. Le "rosse" accumulate si dichiarano figlie di un sistema sbagliato (addebitare ferie anno corrente prima di smaltire le arretrate) ed al grido si aggiungono giust'appunto le ultime ferie anno 2020 scalate dall'inizio dell'anno pur in presenza di ferie arretrate e che aggiungono ulteriore forte imbarazzo. Sul piano concettuale e pratico un doppio danno ma il danno giunge lieve su chi non lo scorge e avvolto dal silenzio il problema ha trovato sigillo vergato da distratti firmatari diventando, con evidente orgoglio aziendale, regola. Come andare per grazia e trovare giustizia. Trascinata dalla soddisfazione l'azienda "come trattamento di miglior favore" comunica la manica larga di utilizzare ferie rosse per le assenze dal 23 febbraio in poi, tanta grazia. Adoriamo i piani ben riusciti. ■

L'OTTO M. fuori dal paese

Quando in Italia era già calato il coprifuoco da coronavirus, il divieto di assembramenti, nonché già in precedenza la sospensione degli scioperi decretato dalla Commissione di Garanzia che ha vietato le proclamazioni per l'8 marzo, nel resto del mondo le mobilitazioni guidate dalle associazioni di donne fra cui *Non una di meno* hanno riempito le strade. Dall'India all'Australia, dal Kenia alla Francia, dalla Germania al Sud Africa, dalle Filippine agli Stati Uniti, dal Canada alla Spagna, dalla Croazia al Brasile, dal Messico al Pakistan, dall'Indonesia al Kirghizistan, dalla Bielorussia alla Ucraina, dalla Macedonia Nord alla Corea del Sud, dall'Azerbaïjan all'Iraq. Quasi ovunque il movimento accentua i suoi contenuti politici, s'ispessisce di critica sociale che investe le costituzioni dell'esistente riempiendosi di contenuti ambientali e del lavoro. La precisa campagna per uno sciopero sulla data, non considerato allo stesso modo nel 2019, ne è cartina tornasole.

E' in Cile che anche quest'anno si è avuta la maggior carica, con una manifestazione oceanica a Santiago, per via della sottostante rivolta sociale che divampa incessante e che si alimenta anche dello scontro con una reazione militare fuori controllo. I crimini della repressione con decine di morti, migliaia di feriti (almeno 300 con perdita di uno o entrambi gli occhi) e la caccia ai ribelli nelle strade e nelle case sono balzati all'evidenza mon-



diale. Tra questi si annoverano stupri, torture e violazioni sistematiche dei diritti umani nelle caserme e nei commissariati. Le peggiori crudeltà sono spesso perpestrate da reparti *punitivi* che scorrazzano nottetempo senza uniformi. Agli omicidi goffamente fatti passare per suicidi non ha creduto nessuno come neppure al tentativo del governo di Pinera di scaricare le responsabilità all'interno dei corpi militari (i carabinieri) come se si fossero mossi in autonomia – come fu per Genova 2001 in Italia. Né i provvedimenti foglia di fico, come l'avvio delle "inchieste interne" o la cessazione dell'uso delle pallottole, hanno abbassato le recrudescenze o meramente il numero delle vittime. In questa temperie le violenze condotte sulle donne sono di particolare accanimento. Emblematici a riguardo gli omicidi come quello della fotografa e attivista 38enne Albertina Martinez, uccisa a coltellate

dopo essere stata picchiata nel suo appartamento di Santiago dal quale sono spariti laptop, telefono e macchina fotografica; il fatto è stato commesso il 21 novembre appena due giorni dopo il suo reportage di una manifestazione antigovernativa. Oppure il ritrovamento il 20 ottobre della 36enne mimo di strada, Daniela Carrasco, impiccata in un parco alcune ore dopo l'uscita dal fermo di polizia.

In suo ricordo molti partecipano alle nuove manifestazioni truccati da clown/pierrot. Ma si aggiungono qui altri motivi. A parte la diffusione in questi tempi del toccante film sulla genesi del Joker, l'arcinemico di Batman, capace di dare spunto agli immaginari e offrire *maschere* cariche di significato, come fu il film "V for Vendetta" del 2005 (dal fumetto di Alan Moore del 1982). Il tutto fa capo ad un brillante stratagemma per evitare i riconoscimenti e le schedature di polizia nei filmati e con ciò le ronde punitive che ne possono derivare. Tanto che le piazze e i forum di appoggio legale avanzano un *derecho al anonimato* come legittima tutela e autodifesa. Così in Plaza Italia epicentro delle contestazioni a Santiago, al pari di altre piazze degli ultimi anni (Tahir, Syntagma, etc), si vedono affluire *manifestantes* con i passamontagna in autoproduzione, in particolare evidenza i gruppi di donne che si sono confezionate le proprie *capuchas* in stile, a calzare l'intera testa: di perline, di pizzo, di lustrini, leopardate, attraversate da zip, colorate (con prevalenza del rosso), adornate di fiori, di orecchie di coniglio, a chiffon, con applicazioni di trecce, di mutande, di orecchini esterni, etc. In ogni caso indossate come afferma-



zione di dignità e libertà di espressione altrimenti negata dalla repressione dell'antico potere maschile. La fantasia riadatta ed esibisce con orgoglio uno strumento che già dalla resistenza ai lacrimogeni era divenuto necessario.

Proprio qui in Cile è del resto nata la canzone e la sua recita corale "Un violador en tu camino", rappresentata poi in tutte le manifestazioni di rivendicazione femminile del mondo. Il pezzo è stato creato nel 2019 dal collettivo femminista Las Tesis e prende spunto detournandolo da uno slogan pubblicitario degli anni '90 che intendeva avvicinare i carabineros alla popolazione dopo gli orrendi ruoli svolti dai reparti militari nel sanguinario regime del generale Pinochet: "un amigo en tu camino".

Il patriarcato è un giudice,
che ci giudica per essere nate.
E il nostro castigo
è la violenza invisibile.
Il patriarcato è un giudice,
che ci giudica per essere nate.
E il nostro castigo
è la violenza che ora vedi.
È femminicidio,
impunità per il mio assassino!
È la scomparsa.
È lo stupro.

E la colpa non era mia,
né di dove mi trovavo,
né di com'ero vestita;
e la colpa non era mia,
né di dove mi trovavo,
né di com'ero vestita;
e la colpa non era mia,
né di dove mi trovavo,
né di com'ero vestita;
e la colpa non era mia,
né di dove mi trovavo,
né di com'ero vestita.

Lo stupratore eri tu.
Lo stupratore sei tu.
Sono i poliziotti.
I giudici.
Lo Stato.
Il Presidente.
Lo Stato oppressore
è un maschio stupratore!
Lo Stato oppressore
è un maschio stupratore!

Lo stupratore eri tu.

Quella che segue è invece una poesia di Edgardo Zouza in omaggio a Daniela Carrasco "Mimo" pubblicato il 15 novembre 2019 sul giornale "La Izquierda Diario - Chile".

No olvidamos tu nombre / We did not forget your name
No olvidamos tu nombre, / We did not forget your name,
Daniela Carrasco. / Daniela Carrasco.
¿Cómo creer lo que dicen / How can we believe what they say,
asesinos, / murderers,
torturadores, / torturers,
violadores ...? / rapists ...?
Las calles, / The streets
hoy, / today,
rien menos / laugh less
sin tu color. / without your color.
Perros violetas, / Violet dogs,
espadas amarillas, / yellow swords,
nacian de tus pulmones / were born from your lungs
y tus manos / and your hands
tan pequeñas. / so small.
No olvidamos tu nombre, / We did not forget your name,
Daniela / Daniela
La Mimo, / The Mime,
ni perdonamos. / nor do we forgive.
Quisieron usar tu cuerpo / They wanted to use your body
exhibirlo. / to exhibit it.
Evidencia / As evidence
del terror, / of terror,
argument / as an argument
del miedo. / for fear.
Pero transformamos / But we transformed
el miedo / the fear
en coraje, / into courage,
el terror trocamos / the terror we traded
en furia, / for fury,
fuego. / fire.

Entre cenizas / Among the ashes
la vida reverdece / life grows green again
y seguimos / and we continue
gritando tu nombre / crying out your name
Daniela Carrasco, / Daniela Carrasco,
y volvemos a fecundar / and we return to feeding
las calles y las veredas / the streets and the sidewalks
de color y de risas, / with color and laughter,
flores y espadas, / flowers and swords,
como aquellas que nacian / like those that were born
de tus pulmones / from your lungs
y tus manos / and your hands
tan pequeñas. / so small.

Due anni fa veniva uccisa in un agguato a Rio de Janeiro Marielle Franco, consigliera cittadina per il PSOL, lesbica (ne abbiamo parlato nel CUB RAIL 47 del marzo 2018). In due anni il processo ai due esecutori materiali dell'omicidio catturati, ex poliziotti sicari legati agli ambienti della milizia fuori controllo, non è ancora cominciato. Un terzo personaggio legato alla vicenda e ricercato è stato ucciso a febbraio nello scontro a fuoco con la polizia che lo braccava. Adriano Magalhaes da Nobrega, anch'egli ex poliziotto, con legami col figlio dell'attuale presidente Jahir Bolsonaro non potrà quindi comparire in aula. Ai fini del processo restano ancora del tutto inconclusive le indagini sui mandanti. Gli ambienti di governo federale e di alcuni stati brasiliani ostili (come il veto posto dal governatore di Brasilia alla intitolazione di una strada) non hanno potuto tuttavia impedire ai "semi di Marielle" di germogliare in questi due anni tra la popolazione del Brasile e oltre. ■



CASSA di SOLIDARIETÀ tra FERROVIERI

CCP n.71092852

intestato a Crociati Marco

Sede: via dell'Acqua Acetosa 2/a

00043 – Ciampino

e-mail: cassadisolidarieta@gmail.com

internet: <http://www.casofs.org>

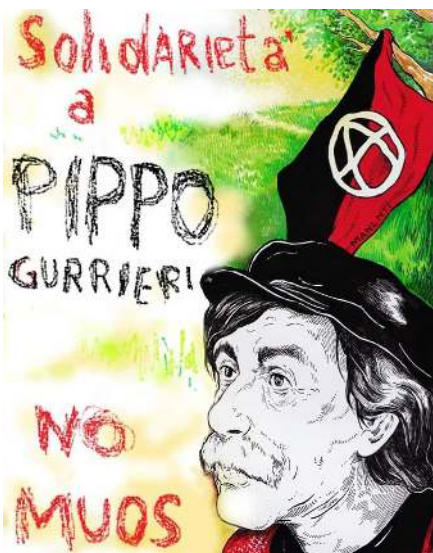
COMUNICATO 1/2020

Questo primo comunicato del 2020 esce dopo il disastro di Livraga, nel quale sono morti due colleghi macchinisti, Giuseppe e Mario. Solo 3 giorni prima, a Benevento, un operaio di 58 anni, è caduto da un'impalcatura mentre stava lavorando in un cantiere all'interno della stazione. Intanto, il 27 febbraio, è arrivata la sentenza dell'Appello bis contro il licenziamento di Silvio Lorenzoni: il licenziamento è stato riconosciuto illegittimo, ma con un risarcimento di solo 22 mensilità, come da Legge Fornero, non la riassunzione!

In un momento storico in cui, in qualunque ambito istituzionale si sente (solo) dichiarare la SICUREZZA una priorità, la Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri è qui a testimoniare come chi persegue realmente questo obiettivo venga pesantemente sanzionato e sia spesso costretto a ricorrere in Tribunale per vedere riconosciuta la legittimità della propria condotta, pagando alti costi personali.

Per questi motivi nell'anno trascorso abbiamo sostenuto, con un contributo di:

- 1.880 euro per le spese legali, il collega macchinista Greco: respinto in primo grado il suo ricorso contro le sospensioni per non aver eseguito manovre ritenute pericolose;
- 1.000 euro per l'avvocato che rappresenta i RLS nel processo sulla strage di



Firenze, ad un anno dalla morte di Tekoser, combattente per il il laboratorio sociale di un Kurdistan libero".

Viareggio del 29 giugno 2009;

- 500 euro per le spese legali di Dante De Angelis che deve contrastare una serie di sanzioni;
- 700 euro per il collega di Ferservizi Luigi Puntoriero, attivista sindacale che ha denunciato le irregolarità di una galleria in Calabria;
- 965 euro per il macchinista Danilo Mascelloni, accusato di non aver inviato il segnale di emergenza per la morte di una giovane orientale investita da un treno mentre inseguiva gli autori dello scippo della propria valigia;
- 1.000 euro per gli operai della fabbrica "Pignone" di Massa Centro che, dopo aver visto morire a decine i loro compagni di lavoro, in seguito al rigetto del ricorso presentato, si sono visti addebitare spese legali di 4000 euro ciascuno!
- Presto verseremo 9.000 euro in favore del capotreno Sandro Giuliani di Roma che, oltre alla conferma del licenziamento avvenuta nel processo di appello bis, si è pure visto addebitare tale somma per le spese legali (!!!);
- Stiamo seguendo la vicenda di Stefano Pennacchietti, RLS e operaio di RFI di Roma; il nostro collega sta affrontando una ricorso per respingere le sospensioni comminateli per essere intervenuto

su lavorazioni alla linea elettrica da parte di ditte in appalto in mancanza delle minime misure e dotazioni di sicurezza.

Ci teniamo però anche a sottolineare quanto la Solidarietà tra lavoratori e quanto la consapevolezza che un tale strumento sia importante sia stato ribadito da fatti concreti: abbiamo ricevuto 500 euro dalla RSU dell'azienda metalmeccanica "Perini" di Lucca e un totale di 1.150 euro da colleghi e pensionati.

Questo ci rende sempre più convinti che di questa SOLIDARIETÀ ci sia sempre più bisogno; per chi si ritrova ad affrontare situazioni come quelle sopra elencate la vicinanza e il sostegno sono fondamentali, perché chi rivendica sicurezza a tutela della collettività NON DEVE SENTIRSI SOLO.

Al momento, il saldo del c/c è di 34.000 euro.

Concludiamo quindi questo primo comunicato del 2020 ringraziando tutti gli iscritti e quanti (ci auguriamo) si iscriveranno.

La solidarietà è il primo passo verso la libertà! ■

3 marzo 2020

Il Direttivo della Cassa di Solidarietà

BOLOGNA Aiutiamo l'Onda Anomala

Era il 28 settembre 2009 quando insieme al movimento studentesco dell' "Onda Anomala" contestammo la presenza a Bologna dell'allora ministro dell'Interno, Roberto Maroni, invitato ad un convegno "Lo Sport in Tribuna: disciplina e gestione degli impianti sportivi", co-promosso dal Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Alma Mater insieme al Resto del Carlino e Sky. La partecipazione al convegno, svoltosi presso l'Aula Absidale di Santa Lucia dell'Università, assicurava ai pochi studenti a cui venne consentito l'accesso, l'ottenimento di ben 8 crediti formativi.

Imputavamo all'ex ministro leghista la responsabilità dell'attacco al mondo del lavoro (durante il Governo Berlusconi la legge Maroni estese la precarietà con una serie di contratti atipici seguendo il solco del pacchetto Treu) e la messa in opera del Pacchetto Sicurezza. Decreto, questo, che prevedeva, tra le altre misure, l'instaurazione del reato di clandestinità e delle ronde, inasprendo il già inumano trattamento dei migranti; decreto che ha instaurato la pratica dei respingimenti in mare, portando l'Italia ad una successiva condanna da parte della Corte europea dei diritti dell'uomo di Strasburgo per aver violato la Convenzione europea. Queste riforme hanno aumentato quel clima di omofobia e razzismo di cui vediamo le conseguenze ancora oggi. Insieme a noi in quella piazza c'era anche parte del mondo Ultras che contestava la discutibilissima tessera del Tifoso.

*A nove anni di distanza, nel 2018, arrivano (in primo grado) sei condanne a otto mesi per resistenza aggravata a pubblico ufficiale e la condanna in solido al risarcimento delle parti civili e dei loro avvocati. Oggi, a distanza di ben 11 anni da quei fatti, ci ritroviamo a dover affrontare il secondo grado e conseguentemente a dover far fronte a continue e importanti spese legali.

Tutto questo avviene in un momento di emergenza nazionale, nel quale è impossibile creare eventi, cene o altre iniziative di finanziamento che ci permetterebbero di coprire almeno in parte queste spese.

Chiediamo a tutt'quelli che ci conoscono, che hanno condiviso con noi un pezzo di strada, che continuano a condividere con noi l'idea di un mondo più giusto, di contribuire anche con una piccola donazione

alle spese legali.*

Damiano, Cesco, Mino e Fabiano.

IBAN e CAUSALE:

NOMINATIVO: NATA PER SCIOGLIERSI

IBAN: IT84D0501802400000016722035

CAUSALE: donazione sostegno NPS

MILANO Agli studenti del Volta

Questa è la magistrale lettera che il preside del liceo dei miei figli, il liceo Volta di Milano, Domenico Squillace, ha scritto a tutti gli studenti della scuola e pubblicato sul sito. Perdete qualche minuto per leggerla: è un capolavoro

AGLI STUDENTI DEL VOLTA

"La peste che il tribunale della sanità aveva temuto che potesse entrar con le bande alemanne nel milanese, c'era entrata davvero, come è noto; ed è noto parimente che non si fermò qui, ma invase e spopolò una buona parte d'Italia....."

Le parole appena citate sono quelle che aprono il capitolo 31 dei Promessi sposi, capitolo che insieme al successivo è interamente dedicato all'epidemia di peste che si abbatté su Milano nel 1630. Si tratta di un testo illuminante e di straordinaria modernità che vi consiglio di leggere con attenzione, specie in questi giorni così confusi. Dentro quelle pagine c'è già tutto, la certezza della pericolosità degli stranieri, lo scontro violento tra le autorità, la ricerca spasmodica del cosiddetto paziente zero, il disprezzo per gli esperti, la caccia agli untori, le voci incontrollate, i rimedi più assurdi, la razzia dei beni di prima necessità, l'emergenza sanitaria.... In quelle pagine vi imbatterete fra l'altro in nomi che sicuramente conoscete frequentando le strade intorno al nostro Liceo che, non dimentichiamolo, sorge al centro di quello che era il lazaretto di Milano: Ludovico Settala, Alessandro Tadino, Felice Casati per citarne alcuni. Insomma più che dal romanzo del Manzoni quelle parole sembrano sbucate fuori dalle pagine di un giornale di oggi.

Cari ragazzi, niente di nuovo sotto il sole, mi verrebbe da dire, eppure la scuola chiusa mi impone di parlare. La nostra è una di quelle istituzioni che con i suoi ritmi ed i suoi riti segna lo scorrere del tempo e l'ordinato svolgersi del vivere civile, non a

caso la chiusura forzata delle scuole è qualcosa cui le autorità ricorrono in casi rari e veramente eccezionali. Non sta a me valutare l'opportunità del provvedimento, non sono un esperto né fingo di esserlo, rispetto e mi fido delle autorità e ne osservo scrupolosamente le indicazioni, quello che voglio però dirvi è di mantenere il sangue freddo, di non lasciarvi trascinare dal delirio collettivo, di continuare - con le dovute precauzioni - a fare una vita normale. Approfittate di queste giornate per fare delle passeggiate, per leggere un buon libro, non c'è alcun motivo - se state bene - di restare chiusi in casa. Non c'è alcun motivo per prendere d'assalto i supermercati e le farmacie, le mascherine lasciatele a chi è malato, servono solo a loro. La velocità con cui una malattia può spostarsi da un capo all'altro del mondo è figlia del nostro tempo, non esistono muri che le possano fermare, secoli fa si spostavano ugualmente, solo un po' più lentamente. Uno dei rischi più grandi in vicende del genere, ce lo insegnano Manzoni e forse ancor più Boccaccio, è l'avvelenamento della vita sociale, dei rapporti umani, l'imbarbarimento del vivere civile. L'istinto atavico quando ci si sente minacciati da un nemico invisibile è quello di vederlo ovunque, il pericolo è quello di guardare ad ogni nostro simile come ad una minaccia, come ad un potenziale aggressore. Rispetto alle epidemie del XIV e del XVII secolo noi abbiamo dalla nostra parte la medicina moderna, non è poco credetemi, i suoi progressi, le sue certezze, usiamo il pensiero razionale di cui è figlia per preservare il bene più prezioso che possediamo, il nostro tessuto sociale, la nostra umanità. Se non riusciremo a farlo la peste avrà vinto davvero.

Vi aspetto presto a scuola.

Domenico Squillace

Tu, tu che compri ventotto pacchi di pasta.
Tu che cerchi l'amuchina al mercato nero.
Tu che giri con la mascherina.
Tu che progetti la fuga di tuo figlio da una regione dove ci sono 10 positivi al coronavirus.
Tu, non venire mai più a disprezzare chi fugge da guerre e fame vera.

anna mallamo

Sovversivi in Val di Taro durante l'occupazione nazifascista

I luoghi

Valmozzola, è un minuscolo paese nell'Appennino parmense, nell'omonima valle lungo la via ferroviaria che collega Parma a La Spezia. La valle alle pendici del monte Barigazzo fu luogo di resistenza partigiana: dopo l'8 settembre 1943 riparo di militari sbandati e disertori, poi di renitenti alla leva fascista ed infine di reparti partigiani. Il paese e le sue frazioni, disseminate tra i monti della Tagliata, il monte Dosso e la valle del Pessola, furono le basi operative alla 31ª Brigata Garibaldi. In tutta la zona il solo gruppo politico ancora organizzato era il Partito Comunista attorno al quale si aggregarono tutte le formazioni antifasciste.

Al castello di Mariano s'insediò il Comando Unico delle Brigate del parmense, Tosca fu sede di distaccamento e dell'ospedale partigiano, la chiesa di San Filastro rifugio di sfollati, molti i residenti che entrarono a far parte delle forze partigiane.

L'assalto al treno

Con la costituzione del sistema di difesa delle forze armate naziste, per contrastare l'avanzata delle forze alleate, denominato "Linea Gotica", che andava dal golfo di La Spezia a Rimini lungo tutto l'Appennino tosco-emiliano, il controllo della ferrovia Parma-La Spezia divenne strategico.

Il 12 marzo 1944 un gruppo di partigiani guidati da Mario Devoti - nome di battaglia «Betti» -, dopo aver requisito generi alimentari nell'ammasso fascista di San Martino, si portano a marce forzate durante la notte alla stazione ferroviaria di Valmozzola, per fermare la partenza del treno diretto 2340 La Spezia- Parma con una carrozza riservata ai militari dove i militi fascisti traducono dei prigionieri. Sono tre renitenti che intendevano unirsi alle bande partigiane, arrestati per la delazione del capostazione fascista, vanno a giudizio a Parma e a fucilazione certa. I partigiani bloccano il convoglio e assaltano il vagone. Nello scontro muoiono Betti colpito da una bomba a mano e nove militi fascisti, tra cui due ufficiali della X MAS. Arresisi gli altri soldati, i detenuti vengono liberati.

Nella confusione generale il capostazione scappa; sarà giustiziato tempo dopo in località Guinadi nell'Appennino massese.

La rappresaglia

L'episodio dell'assalto al treno, a ridosso

della linea del fronte, lungo l'asse di trasporto strategico dal porto di La Spezia alla via Emilia, allarmò il comando germanico che decise di intervenire dedicando uomini e risorse sul quel versante della guerriglia partigiana.

Per rappresaglia, intanto, i militi fascisti del battaglione "Lupo" della X Mas provenienti da Pontremoli conducono un rastrellamento nella zona del monte Barca e sorprendono tredici giovani che da un paio di settimane

erano alla macchia per costituire un nucleo di resistenza Tre di questi muoiono nello scontro (Luigi Giannetti, Luciano Righi e il sovietico Viktor Ivanov), uno riesce a fuggire, gli altri presi prigionieri vengono condotti a La Spezia per essere sottoposti a tortura e processo, quindi riportati a Valmozzola il 18 marzo e fucilati presso la stessa stazione. Erano Angelo Trogu, Domenico Mosti, Giuseppe Tendo-la, Gino Parenti, Nino Gerini, Ubaldo Cheirasco, Mario Galeazzi e gli ex prigionieri di guerra sovietici Victor Belacoski e Michail Tartufian.

Attraverso manifesti affissi i fascisti rivendicarono le esecuzioni ("La XMAS non lascia invendicati i suoi caduti"). In essi però non solo omettono di dire che nessuno dei fucilati aveva partecipato allo scontro alla stazione, ma aggiungono inventandoseli sei morti partigiani nell'assalto al treno, per limitare l'eco ampia della sconfitta ("La pronta reazione della X Flottiglia MAS...")

Mario Betti

Personaggio misterioso, per gli incerti dati a disposizione si accredita che Mario „Betti“ fosse tale Mario Devoti piacentino, nato nel 1902 a Trazzano di Carpineto, caporal maggiore dell'esercito che da disertore era diventato capobanda partigiano, aggregando giovani antifascisti della Val di Taro, in modo spontaneo -una sessantina tra cui molti operai delle fabbriche spezzine che avevano scioperato nel marzo, ma anche studenti e contadini della zona. Vice comandante era lo spezzino Primo Battistini "Tullio". Figura della prima fase della Resistenza, dei primi caotici mesi, capopolo più che comandante, Mario muore in



La stazione di Valmozzola, oggi trasformata in ristorante. Sull'ex sedime ferroviario (una nuova variante a doppio binario taglia fuori la stazione) passa ora una ciclabile

combattimento uccidendo il graduato fascista che gli lancia contro una bomba a mano. La formazione prende poi il nome "Betti"; in suo onore, al comando di Battistini. Il reparto fu integrato nelle forze combattenti create dal Partito Comunista grazie al lavoro di Aldo Galazzo, che fece da collegamento tra la banda ed il Comando. Egli era un tecnico dell'Arsenale di La Spezia la cui famiglia era sfollata in zona.

La libera Repubblica partigiana della Val di Taro

Il 15 giugno 1944 le forze partigiane liberarono Borgotaro. Nei giorni precedenti avevano liberato dai presidi fascisti Ghiare di Berceto e Passo del Bocco, sulla strada per Pontolo avevano intercettato un autobus di rinforzi fascisti, avevano bloccato l'accesso alla valle facendo deragliare un convoglio merci sotto la galleria ferroviaria del Borgallo.

Minate strade e ponti, occupati i passi montani, si costituì la Repubblica partigiana del Taro. Nominato Sindaco Amleto Fulchiati. La prima offensiva tedesca venne sconfitta: il giorno 30 giugno una colonna di 150 soldati della Feldgendarmarie nazista attaccano Borgotaro ma vengono respinti. In località Ponte del Diavolo, sulla strada per Berceto, i partigiani fanno saltare il ponte sul fiume Manubiola bloccando la ritirata tedesca, l'intera colonna viene costretta alla resa.

Si scatenò allora un violento attacco nazifascista proveniente da Parma e il 15 luglio, dopo 30 giorni, terminava l'esperienza della Repubblica partigiana della Val Taro.

■

CENT'ANNI DI GIOVINEZZA

ancora sullo sciopero ferroviario del gennaio 1920

Di seguito ci si propone di fare un approfondimento sullo straordinario documento ripubblicato da questa rivista e allegato come speciale al numero scorso (57), ossia l'edizione di IN MARCIA del febbraio-marzo 1920 che fa il resoconto dello sciopero del gennaio. Le osservazioni che seguono sono frutto anche del dibattito avuto durante le presentazioni dello speciale in varie sedi (Firenze 18 febbraio, Pisa 3 marzo), in particolare con gli interventi dello storico -e nostro Direttore Responsabile- Giorgio Sacchetti dal cui studio del 1994 abbiamo tratto i capitoli che sono confluiti nel libretto di accompagnamento "Questi nostri giorni meravigliosi" che integra lo speciale. La nostra ripubblicazione da copia anastatica dell'originale ha comportato non solo la fatica editoriale della ripulitura del testo e delle pagine -

gravati dai segni del tempo e della conservazione- con nuovi strumenti informatici, al fine della chiarezza e leggibilità, ma anche il corredo delle note esplicative al lavoro di Sacchetti che contestualizza lo sciopero nel corso degli eventi culminanti col biennio rosso e sullo sfondo di un prima-durante-dopo che vede una ridda di personaggi -non solo ferrovieri, non solo sindacalisti dello SFI- affollare il palcoscenico storico. Con l'auspicio di rappresentare anche un invito e un viatico alle prossime presentazioni in programmazione dopo la pandemia in corso e a prevederne altre, queste righe intendono fissare linee di sviluppo delle analisi intorno all'esemplare testuale della rivista e alla sua attualità.

Per tale scopo si daranno per acquisite al lettore le vicende che si concatenano

nello sciopero ed il loro valore. Per sommi capi le riepiloghiamo in: un blocco delle lavorazioni per dieci giorni di fila con la partecipazione di 80mila ferrovieri su circa 200 mila, un lavoro febbrile di collegamento (che trova compendio nei periodici di categoria, tra cui eminentemente l'IN MARCIA rivista dei macchinisti e fuochisti d'Italia), una conflittualità diffusa e accesa tra le parti che va dagli arresti preventivi tra gli agitatori ai sabotaggi dei fili dei telecomandi lungo la linea ferrata, dalle sassaiole alle schioppettate ai treni dei pochi crumiri, dalla concessione del porto di armi a chi intendeva recarsi a lavoro alle bombe a mano lanciate ai convogli, una piattaforma presentata al governo, quale datore di lavoro di allora, ignorata, e poi quasi interamente imposta. Risultato della lotta epocale fu la conquista: delle 8

LA BATTAGLIA DEL MANUBIOLA

La Battaglia del Manubiola è uno dei più sanguinosi episodi della resistenza delle nostre zone.

Il 30 Giugno del 1944, un'ondata tedesca di circa 150 uomini armati, a bordo di autocarri, partiva da Berceto con l'obiettivo di penetrare il territorio libero del Taro, che si estendeva dai Passi del Bocco e del Cento Croci fino al torrente Manubiola.

I soldati vennero bloccati da reparti della guerriglia e decisero così di tornare indietro prelevando però un gruppo numeroso di civili.

Quando giunsero presso le rive del torrente Manubiola vennero attaccati dai partigiani del gruppo "Poppy" appostati sul lato opposto del torrente, in poco tempo giunsero altri partigiani da Borgotaro che attaccarono i militari sul fianco costringendoli alla resa.

Tuttavia quando i partigiani si avvicinarono ai camion scoprirono l'esistenza degli ostaggi e tra i sopravvissuti vi erano otto corpi privi di vita.

[http://www.eccidinazifascisti.parma.it/page.asp?](http://www.eccidinazifascisti.parma.it/page.asp?IDCategoria=905&IDSezione=5254&ID=95186)

IDCategoria=905&IDSezione=5254&ID=95186



A fine febbraio ci siamo ritrovati a Berceto per festeggiare i primi dieci anni di Cub Rail. Immane la visita alla sala d'attesa trasformata in biblioteca (dedicata a Orso Tekoser) da Faustone, l'anarchico dell'Appennino parmense, sostenitore e diffusore del giornale sin dal primo numero. A SINISTRA Mauro e Ivan al cippo dei partigiani del Manubiola. A DESTRA il gruppo CubRail con Faustone al centro.

ore lavorative (da 11-12-14 a seconda dei settori), del riconoscimento del sindacato unitario SFI, di consistenti aumenti tabellari di retribuzione (rispetto ai salari bassi di allora) con l'accorpamento e l'integrazione in essa di voci accessorie, della sconfitta dell'articolo di legge che rendeva licenziabili gli scioperanti, della sistemazione dei neoassunti precari e della presenza del sindacato negli organi decisionali dell'azienda a controllo tanto locale che nazionale (quella richiesta, di provenienza consiliarista, fu chiamato un *Soviet ferroviario*). Non ultimo fu stabilito negli accordi finali che non solo i ferrovieri tornavano a lavoro senza ripercussioni individuali ma le trattenute per lo sciopero fossero rateizzate e destinate ad un fondo per finanziare l'edilizia per le case dei ferrovieri. Tutto ciò fu cancellato a partire da appena tre anni dopo, dal 1923 e il '26, con l'istaurazione del regime fascista. Per capirci e riportare le misure, visti i cento anni esatti da quella gloriosa mobilitazione, è come se tra 17 numeri di Cubrail dovessimo fare un articolo di aggiornamento annunciando la perdita di tutto quanto conquistato.

La copia dell'*In Marcia* riprodotta si presenta come un tabloid 32x22,50 cm composto da 3 fogli piegati ciascuno a fare quattro facciate per un totale di 12 pagine. Veniva allora stampato a Pisa. Il numero in esame presenta un unico titolo a piena pagina "Vittoria!" sottotitolato "Sciopero Generale Ferroviario 20-29 gennaio 1920"; le prime tre pagine sono dedicate a ripercorrere la genesi e lo svolgimento della mobilitazione con un racconto avvincente che si dipana nelle ore e nei giorni, scandito da titoletti intermedi, e che funge da corposo editoriale redazionale. Una pagina è dedicata a riportare i giudizi della stampa di vario orientamento al termine dello sciopero, con la trascrizione di intere colonne; segue una pagina e mezza di interventi a commento sia delle posizioni di esponenti parlamentari, sia di personaggi noti nel mondo ferroviario (la cui firma Galfe è da ricondurre ad Augusto Castrucci, principale artefice tanto dello sciopero che dello SFI nonché della rivista). Una pagina a cavallo è dedicata ad un dibattito che viene dai numeri precedenti. Nelle oltre due pagine e mezzo ulteriori si pubblicano i riscontri di adesione allo sciopero dai vari depositi di Italia tramite rapporto dei corrispondenti locali. Una pagina a commento su un aspetto preciso delle conquiste. Una mezza pagi-

na è dedicata ad un grave incidente avvenuto a Ronta, sulla linea Borgo S. Lorenzo - Faenza, dove un treno sviato è precipitato nel vuoto di una scarpata provocando la morte dei due macchinisti - le cui foto in grande campeggiano nella pagina. Pagina finale di altri lutti tra gli attivisti. A chiudere due colonne e mezzo di sottoscrizioni per la rivista dai vari territori.

Come macabra coincidenza evidenziamo di passaggio che i cento anni dallo sciopero corrispondono anche ai cento anni della morte di due macchinisti (Ronta 16 febbraio - Livraga 6 febbraio 2020) a testimonianza di temi quali la sicurezza di esercizio ancora drammaticamente presenti nonostante tutti i progressi compiuti dalla storia ferroviaria. Altrettanto attuale - con coda centenaria - è il dibattito di pag. 6-7 ovvero se la nomina a capodeposito non costituisca un abbandono *de facto* dello spirito di coesione operaia: si registra il parere favorevole di Castrucci (su cui gli interventi si incardinano) che riteneva fosse un modo dell'allora organizzazio-



ne sindacale in crescita per arrivare a controllare anche queste posizioni di esercizio e organizzazione della vita dei lavoratori. Infine al termine di questo sguardo al volo e prima di soffermarci sul resto della rivista, è interessante spostare la lente di ingrandimento sulla lista delle donazioni che chiude il numero. Se ne ricava un barlume sul lavoro capillare svolto dal sindacato in preparazione della mobilitazione, laddove ad esempio i soldi sono messi da parte in occasioni di *bicchierate* per il passaggio di organizzatori in giro per l'Italia (es. Castrucci - Alessandria, Novi, Spezia, Cremona; Cantalupi, Fenzi, Carbone, etc.). Balza inoltre all'occhio la ramificata rete della rivista - come

imprescindibile strumento di informazione e agitazione - stabilita nei territori, laddove ogni raccolta di denaro è introdotta da un "a mezzo" col nome del rappresentante di collegamento. Alcune sottoscrizioni sono ripartite con l'Avanti! (Viterbo). A Livorno il macchinista Brizzi malato durante lo sciopero devolve alla rivista un generoso contributo, intendendo condividere almeno lo sforzo economico patito dai compagni; quindi "dichiarandosi pienamente solidale", versava 30 lire, a fronte di un abbonamento annuo di 3.

La lingua dell'*In Marcia* 1920 è un esempio di bell'italiano di inizio '900, ampiamente testimoniato anche nei contributi non redazionali, frutto - notava il prof. Sacchetti - del consolidamento della figura dell'operaio giornalista e commentatore, laddove nel secolo precedente la stampa vedeva fra gli autori prevalentemente categorie intellettuali, quali potevano essere personaggi vicini alla classe ma ancora di estrazione diversa, fra cui avvocati, medici, insegnanti, professionisti vari, etc. Il parlare di sé diventa dunque una tappa dell'emancipazione, il lavoro politico produce anche le figure della propria direzione; e ben lo si vede anche da come la rivista tratta i pezzi degli altri giornali, senza alcuna subalternità verso la stampa periodica di grande tiratura. Il lessico roboante pur caratteristico dell'epoca (e sicuramente ben giustificato dall'impresa compiuta) è alla fine confinato alla prima mezza colonna dell'editoriale dove si annuncia la vittoria: "gagliardi ferrovieri", "immane lotta", "vibrante", "forti lavoratori della locomotiva", "balda coscienza"; e comunque certo ben lontano dalla virileggiante retorica che stabilirà il periodo fascista. Una lingua persino colta e capace di brillanti sintesi concettuali nonché in grado di tenere il registro della narrazione dello sciopero che, come cosa che cresce, si dibatte per resistere tra gli alti rischi e le incertezze, scorre attraverso le pieghe degli accadimenti avvincente e finisce per essere letta non come resoconto ma piuttosto romanzo.

Alta e matura è la consapevolezza degli scriventi, attivisti sindacali, di ciò che si pone davanti in questo "primo sciopero nazionale che i ferrovieri hanno combattuto" e che ben è rappresentata dai passaggi decisivi della narrazione. A partire dalla chiara nozione di uno scontro che non può risolversi nelle forme codificate e incruente della presentazione del *memoriale/piattaforma* di richieste con gli ama-

bili tavoli che seguono. E che, antevendo da subito il fallimento della trattativa iniziale "che l'esperienza dei fatti sempre ha dimostrato inefficace per la realizzazione dei diritti e dei bisogni della classe", spinge per darsi un'organizzazione preparata e capace di rispondere con le successive azioni. Consapevolezza che bene vede gli esiti in gioco con la crescita dello scontro, tra tutte le vicende avvenute nei territori e le armi impiegate dalla controparte non solo governativa: andare fino in fondo per vincere o perdere tutto, perdere lo stesso corpo dell'Organizzazione Sindacale: "Lotta titanica! Non c'è soluzione intermedia. O lo sciopero risulta vittorioso [...] o viene domato, vinto e allora [...] è il macello, è la distruzione del Sindacato, è la vendetta iniqua senza freno e senza limiti che inesorabilmente verrà consumata ai danni degli scioperanti". Consapevolezza infine che alla lotta aperta *versus* le controparti si aggiunge un'onnipotente debolezza interna da vincere, quella "dei biechi dirigenti delle «gialle» associazioni" [il sindacato fascista e quello cattolico] ossia -e più in generale- coloro che ad ogni momento operano per la trattativa spegnendo così la mobilitazione lanciata, in nome di risparmiarsi ulteriori sacrifici, dei danni al servizio, del bene della nazione, della rivendicazione *economico e non politico*, della pacificazione e delle forme gentili di confronto. Il perimetro tracciato del "noi" è ben descritto, le chiavi di scelta marcate, le discriminanti non devono lasciare spazio ad ambiguità, le definizioni identitarie rafforzate nella lotta per esistere.

Ma c'è, attestata in tutti i passaggi assieme e dallo scrivere stesso, una consapevolezza ulteriore circa il valore della rivista, ben oltre lo strumento della mobilita-

zione e oltre l'agenda dell'oggi. Evidente infatti è la comprensione della necessità che la storia, micro o macro che sia, non è solo agita ma anche raccontata. La storia scritta come lascito documentale e interpretativo del fare del nostro tempo, senza aspettare che siano gli altri -gli intellettuali oggi, domani gli storici- a farlo (o non farlo). Non sono solo i passaggi più espliciti a dirci questo ("Da questa lotta, qualche insegnamento ne viene alla massa, agli studiosi del movimento sindacale") ma il senso complessivo e architettonicamente preordinato che si avverte nella lettura. In questo senso non importa che si celebri una vittoria, dacché poteva anche essere la cronistoria di una sconfitta o di un fatto di minor impatto. Ogni passaggio è al contempo fatto e riflessione su quel fatto, organicamente affrontato, dove il racconto è parte altrettanto essenziale del *fare*. La rivista è come uno specchio che consente all'organizzazione sindacale, in ogni suo componente, di riconoscersi, perché attraverso la sua forza narrativa/argomentativa travalica la puntualità cronologica. E come tale arriva a noi cento anni dopo in tutta la sua lezione ultima. Il "noi" diventa una navicella lanciata nello spazio.

Ma l'attualità dello sciopero del 20-29 gennaio 1920 consiste anche in ben ulteriori esemplari insegnamenti che parlano all'oggi attraverso il secolo che ci separa, avendo a che fare con problemi non dissimili e potendoli ben rintracciare nelle realtà con cui ci troviamo oggi ad operare. Già si era detto all'inizio del dibattito sulla condizione sindacale del capodeposito. Per cominciare ora i temi organizzativi di spessore vediamo il problema dei precari, gli *avventizi* di allora, che nella scacchiera della mobilitazione ancora odierna sono le pedine più deboli perché ricattabili. Anche se la vertenza consta fra i suoi punti della loro stabilizzazione e quindi li vede come portatori diretti dell'interesse alla riuscita, gli apprendisti non partecipano, non possono poiché avvertono la spada sospesa sopra la testa. Sono, oltretutto giovani e inesperti, impauriti. Nel 1920 le minacce erano più concrete di oggi e dal primo giorno si parlava della ritorsione su di essi. Al terzo furono licenziati per decreto. Ma di più, allora, con l'art.56 della legge 429 del 1907 che non permetteva lo sciopero nei servizi pubblici considerandolo assenza ingiustificata dal lavoro, erano licenziabili tutti i ferrovieri e dal settimo giorno di sciopero il parlamento tuonava per reclamare l'applicazione della misura

dismissiva. Come fu dunque possibile superare l'ostacolo? L'unità di azione e quindi l'adesione altissima allo sciopero determinò l'impossibilità di licenziare di punto in bianco gli aderenti, e permise di conseguire il risultato tanto per gli avventizi che per i ferrovieri, che neutralizzarono così l'art.56 (L'Avanti! chiosa "lo sciopero -negato in linea di diritto- si è affermato in linea di fatto e il governo ha dovuto riconoscere il fatto fino a trattare con i suoi autori"). A nulla erano valsi i tentativi di arruolare marinai, genieri, manovalanza di settori affini o tentare di richiamare anziani fuoriusciti, che poi procurano più danni che altro.

Quando i redattori dell'In Marcia parlano dell'organizzazione sindacale unitaria intendono il Sindacato Ferrovieri Italiani (SFI) - di cui la rivista è organo, espressamente nel titolo. La scelta fatta dal proletariato di estrazione diversa (in prevalenza anarchica e socialista di tutte le tendenze) si ritaglia tra il superamento delle tradizioni sindacali di mestiere (delle categorie) per una sintesi fra di esse come *ferrovieri* ("Dissipati i dissidi, divergenze, antagonismi nello stesso proletariato ferroviario, resa quindi più armonica, più affratellata, più socievole la massa nostra") ma al contempo un'identità autonoma fuori dalle confederazioni: l'allora CGdL guidata da D'Aragona era giudicata troppo morbida da molti dirigenti sindacali ferroviari e qualche mese più avanti, nel pieno del biennio rosso, tirerà indietro la mobilitazione del proletariato industriale. Lo sforzo teso all'affermazione di una forza vertenziale con rivendicazioni di classe (per tutti) è dunque disegnata come necessariamente unitaria ma al contempo mantiene una testa decisionale nella categoria e articola una propria autorganizzazione. L'orizzonte ferroviario dunque è un quadro di rivendicazione progressiva sia per l'aumento dei partecipanti (dalle categorie all'individuazione di un unico settore sebbene composito) ma al contempo coscientemente mantenuta nell'alveo dell'avanzamento del proletariato tutto, per come lo SFI si pensava inserito nel progresso del movimento generale dei lavoratori ("fulgide pagine nella storia di conquista del movimento di Avanguardia del proletariato internazionale". "Affermata una volontà collettiva. Difesa la dignità di classe."). E in tali legami più ampi al resto della classe fedelmente *federato*.

La nozione di *sindacato giallo* attribuita alle associazioni fasciste e cattoliche ha



una valenza tutta solare: in chiave differenziante, sono quelli che inclini all'accordo non permetteranno mai di puntare a conquiste qualitativamente decisive per i lavoratori. "Di comodo" -nella parafrasi odierna- in quanto inclini alla collaborazione che, disinnescando il confronto sul piano della lotta, risulterà sempre a giocare di rimessa rispetto al quadro imposto dalla forza industriale della controparte. Lo SFI invece realizza una piena autonomia della classe lavoratrice e nel successo dello sciopero i ferrovieri hanno trattato col governo, da potenza a potenza.

Interessante infine, per riscontrare una realtà ancora oggi vicina, è soffermarci sulle controffensive e sul comportamento della controparte dello sciopero. Pur alla fine sconfitto nelle parole del primo ministro Nitti (non si possono licenziare tutti i ferrovieri!) il governo non sta con le mani in mano. Le strategie messe in campo sono illuminanti ancora sull'oggi. Si comincia con l'atteggiamento "dilatatorio" allorché al termine di inconcludenti trattative il governo non prende in considerazione il memoriale di richieste presentato. Poi l'attivo movimento di intelligence, sia di polizia che di sorveglianza interna, allorché prima della data di inizio dell'astensione lavorativa -che sarebbe dovuta essere segreta- la Direzione Centrale delle ferrovie si procura informazioni dai direttori compartimentali sulla capacità di controllo delle maestranze ricevendone rassicurazioni e i nomi degli agitatori che permetteranno gli arresti preventivi (solo a Pisa un centinaio). Una tattica poi di spezzamento della fermezza dei propositi di conflitto e della compagine avversaria è l'improvvisa offerta, *octroyée* cioè dall'alto e comunicata tramite un'agenzia di stampa, della cospicua cifra di cento milioni di lire e l'apertura di un tavolo sulle 8 ore di lavoro -corrispondente cioè ad una parte delle rivendicazioni-. Si può immaginare il tentennamento e l'ossigeno dato ai promotori dell'accordo; questo passaggio rappresenta sicuramente una delle prove di unità più decisive e il sindacato si è dimostrato resistentemente compatto. Si cercava da parte governativa di dare così spazio alla trattativa con le associazioni



Due immagini dell'iniziativa in sede CUB a Firenze di presentazione del giornale 1920 e dell'opuscolo col curatore Giorgio Sacchetti

fasciste e cattoliche inclini all'intesa; inutilmente però giacché incapaci di controllare non solo la totalità degli scioperanti ma anche i propri aderenti, molti dei quali partecipavano allo sciopero. Si passa così all'offensiva delle Ferrovie/Governo tramite la "prezzolata stampa [che] a lettere cubitali narrava il fallimento dello sciopero e la regolarità del servizio" per tutta la durata dell'agitazione. Del resto, racconta l'In Marcia, obbedendo a precisi ordini alcuni capideposito facevano muovere avanti e indietro nelle stazioni le locomotive fischianti per dare l'impressione della circolazione, laddove pressoché tutto era invece fermo. Nei giorni di presentazione del Memoriale di richieste il Corriere della Sera pubblicò un finto sondaggio che avrebbe svolto lo stesso SFI presso il personale di Roma Termini, da cui risultava che il 60% non voleva scioperare. Altro argomento utilizzato era il richiamo dei politici e della stampa alla *nazione in ginocchio*, lo sciopero come antinazionale, al fine di provocare una breccia nel consenso nelle altre categorie e nell'opinione pubblica. Infine merita una riflessione la mossa con cui, dopo gli accordi di capitolazione del governo alla totalità delle richieste avanzate dallo SFI, il ministro dei trasporti De Vito truoca le carte, cercando di presentare fogli diversi da quelli sottoscritti. Il risultato era che il sindacato non poteva più essere maggioranza nel consiglio di amministrazione con un diverso numero dei membri assegnati.

Merita di essere annoverata nell'ultima parte di questo nostro scritto la vicenda dell'on. Filippo Turati. Già segretario del Partito Socialista Italiano da prima della

guerra ed esponente milanese della corrente più a destra nel PSI, quella del Riformismo, tanto che in più occasioni ne è stata chiesta l'espulsione, Turati si trovava in treno con la moglie durante lo sciopero e contribuì con 10 Lire alla sottoscrizione premio per i *crumiri* che *portavano* il treno a destino. Tale gesto fu rivendicato anche pubblicamente dal Turati e per questo bollato dall'In Marcia (e dall'Avanti!): "in conferma della propria collaborazione mentale e psichica con la borghesia responsabile dell'attuale disagio economico, politico, morale", tanto che Angiolo Sbrana incontrato in un ristorante gli gettò sul tavolo la cifra a restituzione sdegnata. Ma leggiamo attentamente dove vanno a cadere gli argomenti di Turati quando scrive dello sciopero sull'organo del riformismo italiano, la rivista "La critica sociale": "Dissentito [dalla posizione del Partito Socialista] davanti a quelli scioperi che investono i *servizi pubblici essenziali* alla vita della collettività" [corsivo nostro]. Riportando il trafiletto scolia l'In Marcia di Castrucci: "Filippo Turati vuole l'Arbitrato!".

Settant'anni dopo si consumava la vendetta storica ai danni del mondo operaio con le leggi antis-ciopero inferte dal governo pentapartitico partecipato dal PSI, esattamente sulle stesse parole d'ordine turatiane. E ancora oggi ritorna spesso da parte di esponenti della triplice sindacale confederale la proposta insistita di forme sostitutive in proibizione dello sciopero: arbitrato, referendum preventivo, sciopero virtuale. ■

DL

SOSTIENI IL GIORNALE ABBONANDOTI E ACQUISTANDO I NOSTRI SPECIALI E I NOSTRI GADGET

Cappello invernale ottima rifinitura 10 euro (iscritti Cub-t regalo)

Speciale In Marcia! 1920 e libretto commemorativo 3 euro (abbonati regalo)

Magnete 3 euro T-Shirt CubRail 10 euro

I settori più retrivi di Confindustria vogliono la ripresa delle grandi opere. Un pericolo per l'occupazione, l'ambiente, il paese



Anche nel tempo della pandemia il lupo perde il pelo ma non il vizio. In questi giorni si intensifica la campagna della lobby delle grandi opere inutili perché riprenda la stagione della "legge obiettivo" (quella varata nel 2001 sotto governo Berlusconi per non sottoporre le grandi opere all'approvazione dei territori) e si vogliono addirittura "commissari" che superino gli ostacoli burocratici per riaprire i cantieri. Il bottino sarebbe ghiotto, oltre 100 miliardi di euro.

Peccato che i troppi cantieri fermi in tutto il paese non abbiano problemi burocratici, ma proprio problemi tecnici di realizzazione oltre che enormi problemi economici nascosti dietro le paroline magiche "general contractor" e "project financing".

Il caso toscano, che conosciamo meglio, è emblematico di una classe politica totalmente asservita agli interessi della lobby che delle grandi opere si pasce da molti anni e che ha prodotto uno sperpero vergognoso di denaro pubblico; anche in questi casi ci si trova spesso davanti a pacchi di cemento e ferraglia che gravano pesantemente sui bilanci pubblici e sono sostanziali fallimenti, molto spesso impossibili da realizzare o da portare avanti:

Pisa mover, infrastruttura per raggiungere l'aeroporto di Pisa in sostituzione di un efficiente raccordo ferroviario: biglietti triplicati, fallimento già in vista, intervento del Comune a ripianare i bilanci Aeroporto di Firenze, bloccato da sentenze di TAR e Consiglio di Stato perché impossibile da inserire in un territorio saturo Sottotraversamento TAV di Firenze, bloccato da un progetto sbagliato che ne impedisce la continuazione, spesi 800 milioni Inceneritore di Case Passerini, bloccato da sentenza del TAR perché ovviamente è fonte di danni alla salute

Tirrenica, non si ferma il tentativo di trasformare la messa in sicurezza della via Aurelia in una autostrada a pedaggio a favore di una società amica

I 4 nuovi ospedali della Toscana costruiti con un project financing generoso con i costruttori/gestori sta dissanguando la sanità; mai come ora si vede la dissennatezza di queste politiche attente solo al profitto di pochi

Tutta Italia è piena di progetti mostruosi come questi, anche dal punto di vista economico: per i costi e il ritorno miserrimo. Come già l'ex ministro del MIT Graziano Del Rio disse in un momento di rilassamento, i problemi della realizzazione delle infrastrutture in Italia non dipendono da burocrazia o normative astruse, i problemi vengono dalla pessima progettazione.

In anni che seguiamo lo sviluppo del fenomeno ci siamo fermamente convinti che la cattiva progettazione non è una questione dovuta a incompetenza o al fato avverso, ma è scientemente voluta; tali difetti costringono i costruttori a innumerevoli varianti in corso d'opera. Queste non sono soggette a gare per l'esecuzione e comportano sempre aumenti notevoli dei costi. I maggiori oneri per il committente, o comunque l'ente che paga, sempre pubblico, devono essere autorizzati e concordati col direttore dei lavori, una figura che dovrebbe tutelare gli interessi di chi fa eseguire i lavori; nel modello italiano del general contractor e del project financing il direttore dei lavori è figura alle dipendenze del costruttore.

Questa vergognosa anomalia ha consentito che i costi di opere come la linea TAV Torino Napoli abbia avuto costi superiori di 8 o 9 volte i preventivi iniziali. Nel codice degli appalti si è subordinato il pagamento degli extracosti ad autorizzazione dell'ANAC (Autorità Nazionale Anti Corruzione); questa norma ha enormemente rallentato i pagamenti dei costruttori e provocato seri problemi.

Contro il vigente Codice degli Appalti è più volte scesa in campo Confindustria denunciandone i pericoli per i loro interessi.

La cosa che più ci scandalizza è che in un momento grave come questo in cui tutto il mondo rallenta per combattere la pandemia, molte attività si fermano, molti lavoratori, soprattutto quelli meno tutelati, perdono il loro reddito e si trovano in gravissime difficoltà, lo spettro della fame sta emergendo nelle nostre diseguali società, si cominci ad urlare che è necessario ripartire con lo scenario vergognoso che ha caratterizzato gli ultimi 20 anni; fa vergogna che si invochi nuovamente la famosa "legge obiettivo", quella che Raffaella Cantone, allora presidente dell'ANAC, definì criminogena. In questi giorni su un giornale esistente solo per i contributi che riceve, Il Riformista, appaiono articoli di Ercole Incalza, un personaggio che ha dominato la peggior stagione delle grandi opere inutili, di Vincenzo Boccia, presidente e rappresentante di quel settore della Confindustria che ha fatto del parassitare sulle pubbliche amministrazioni la fonte principale di profitto.

Il mondo, l'Italia in particolare, si troverà in grave difficoltà ad uscire da questa crisi che si presenta particolarmente grave perché è sia sul fronte dell'offerta, che quello della domanda. Uscire dal tunnel in cui siamo richiede che si rimetta in moto un meccanismo democratico di redistribuzione della ricchezza, che si vada verso una progettazione sociale ed infrastrutturale al servizio delle persone, che si organizzino la produzione di beni utili e finalizzati ad un riconversione ecologica, che si sviluppino processi democratici e partecipati di produzione di energie alternative non dipendenti né da risorse fossili, né da grossi gruppi industriali.

Mai come oggi si vede come questo sistema in cui siamo immersi sia fragile e ingiusto, di come sia indispensabile una rivoluzione copernicana che riporti l'essere umano, cioè la politica, al centro dell'economia e della ricerca scientifica. La scommessa che abbiamo davanti è enorme, se venisse persa il futuro che si delinea è orrendamente fosco.

Per questo sostenere oggi, come fa il sottosegretario del MIT Giancarlo Cancellieri, che il problema è sbloccare i grandi cantieri di opere inutili è, oltre che ridicolo, semplicemente inqualificabile, segno di una totale cecità e incapacità di leggere la fase che attraversiamo; oppure vuol dire che questa classe politica è spudoratamente al servizio della lobby del cemento che ha impoverito l'Italia e riempito le Procure di processi. ■

COMITATO NO TUNNEL TAV FIRENZE

Biografia partigiana

Marisa Ombra

Marisa Ombra -tessera del 3 agosto 1949 Partigiana, insignita dall'onorificenza di Grande Ufficiale della Repubblica - Vice presidente nazionale dell'A.N.P.I.

<Per noi donne andare in guerra ed imparare allo stesso tempo la politica è stata una scoperta sconvolgente. La scoperta che la vita era o poteva essere qualcosa che si svolgeva su orizzonti molto più vasti rispetto a quelli fino ad allora conosciuti. Abbiamo cominciato a "pensare in grande">

Femminista, fondatrice dell'Unione Donne Italiane e giornalista di "Noi donne".

<Posso dire che un'organizzazione di donne è necessaria. Trovo che la battaglia delle donne per affermare la propria dignità e i propri diritti sia oggi più faticosa perché condotta da ciascuna in solitudine. La mia generazione sa che lottare insieme non solo è più facile, ma è qualcosa che dà gioia e fiducia in sé.>

Scrittrice, nel libro autobiografico "La bella politica" (Edizioni SEB27, 2009) <Ad un certo punto mi è diventato intollerabile lo spettacolo della politica. Ho sentito come una colpa collettiva, quindi anche mia, l'incapacità di indignarsi neppure di fronte a leggi inaccettabili in un paese civile. Inaccettabile, poi, l'idea stessa della politica che si è venuta affermando, e che purtroppo ha contagiato anche la sinistra. Penso alla paura nel prendere posizioni nette, o all'idea ormai prevalente della politica come carriera.>

Marisa nasce ad Asti il 30 aprile 1925. Figlia di antifascisti, il padre Celestino milita nel Partito Comunista clandestino, già nell'inverno 1942/43 aiuta i genitori a produrre la stampa de "Il lavoro", foglio della Federazione comunista, nonché i volantini contro la guerra e il caro viveri, per l'aumento dei salari e la distribuzione del carbone. Freschi di stampa venivano fatti asciugare ai fili del bucato dentro casa. Nel febbraio 1943 l'attività si concentrò sull'agitazione sindacale e contro l'occupazione nazista, tutti i testi si concludevano con la frase "Morte all'invasore tedesco ed al traditore fascista". Nella repressione seguita agli scioperi del marzo il padre viene arrestato.

La struttura clandestina del partito riesce a far evadere alcuni arrestati, tra cui Celestino. Una rocambolesca fuga in bicicletta!

La madre viene arrestata alcuni giorni per rappresaglia, la casa messa sotto sorveglianza di polizia. Con la scusa di un funerale di parenti lasciarono la casa con indosso quanti vestiti possibile sotto i cappotti ed uscite dalla città raggiunsero Cannelli dove si trovava il padre. Le aspetta la vita da banda partigiane nelle Langhe. Brigata garibaldina "Alarico Imerito".

La famiglia Ombra adesso è tutta nella Resistenza, combattente il padre, la madre Ernesta e la sorella Pini nella tipografia e Marisa staffetta. Nome di battaglia "Lilia".

<Non mi è mai piaciuto molto, era un nome gentile, mi evocava romanticismo, mentre io ero decisamente materialista e mi sentivo una combattente>.

<Il lavoro di staffetta era un lavoro solitario. Ricevuto l'ordine era affar tuo come eseguirlo. Tutto dipendeva dalla prontezza nel capire le situazioni e nel decidere cosa era meglio fare. Camminare, il lavoro di staffetta era principalmente il cammino, giorno e notte, anche fino ad ottanta chilometri. Far raggruppare chi si era sbandato dopo un rastrellamento, passare posti di blocco con armi dentro le borse della frutta. Il ruolo di staffetta non era solo prezioso, era davvero il più difficile. Richiedeva prontezza di riflessi, capacità di mimetizzarsi ed anche improvvisare e recitare parti che potessero apparire credibili. Richiedeva sangue freddo e di stare sempre all'erta. Ero armata di pistola, per difesa personale, ma non ho mai sparato>.

Marisa partecipa anche alla Giunta di governo della Repubblica partigiana dell'alto Monferrato e diviene responsabile dei Gruppi di difesa della donna, l'organizzazione dedicata all'aiuto ed alla difesa delle donne decisa su spinta del P.C.I. all'interno del C.L.N.

<Avevmo fortuna, non abbiamo avuto morti in famiglia, mio padre sfuggì ad un rastrellamento nazista restando nascosto dietro la porta di un soppalco spalancata dai soldati durante l'irruzione e mia madre catturata dai militi fascisti si salvò dalla fucilazione per la controffensiva partigiana>.

<Penso che chi costruì e lavorò ai Gruppi Difesa della Donna, fece qualcosa che superò largamente i propositi iniziali: quei gruppi furono la rottura della tradizione ed



una grande scuola politica. Aprirono la strada alla presa di coscienza da parte delle donne. Essere persone, con proprie capacità di pensare e comunicare, di interrogarsi sui problemi che riguardano il mondo. Fino ad allora la vita per le donne cominciava e finiva dentro una casa>.

Queste esperienze nel dopoguerra diedero origine alla "Unione Donne Italiane". Nel dopoguerra l'impegno politico di Marisa continuò nel P.C.I. con le molte difficoltà di operare nelle campagne feudo di preti e Democrazia Cristiana. Marisa è soprannominata "la Pasionaria" per lo slancio che metteva nel suo impegno dedicato all'idea di rivoluzione e ottenne risultati positivi attraverso la costruzione in una ventina di Comuni dell'Associazione donne della campagna. Donne che fino ad allora erano vissute isolate cominciarono a parlare di sé e delle proprie vite.

Da Responsabile femminile della Federazione di Asti, Marisa Ombra ebbe da scontrarsi anche con l'immobilismo culturale che permaneva all'interno del Partito. Aveva iniziato una relazione con Giulio Goria, giornalista de "L'Unità" separato dalla moglie, in un periodo in cui il divorzio non esisteva e i modelli non conformi non erano accettati nemmeno dal P.C.I.: la cosa non venne tollerata e Marisa fu rimossa dall'incarico. Seguì il compagno a Roma, dove lavorava presso "Paese Sera" Marisa trovò solidarietà ed appoggio e poté riprendere il lavoro politico. Nel 1960 passò a dirigere l'Unione Donne Italiane.

<Per me l'U.D.I. è stata sempre il sentimento di appartenenza a qualcosa di potente, l'affetto per tutte. Quel sentirsi insieme, tante, determinate a volere la stessa cosa>.

Marisa la staffetta partigiana, la femminista ci ha lasciato il 19 dicembre 2019. ■

Ricordando

Luigi Fontana, il ferroviere di Monte Sole

Con Luigi Fontana se n'è andato un pezzo di Monte Sole di Marzabotto. Non riesco a crederci, eppure è vero: Luigi non c'è più dal 23 gennaio di quest'anno. Lo vengo a sapere da Katia Sassoni, casualmente incontrandoci su facebook. Purtroppo in ritardo senza poterlo salutare come merita un compagno e amico che sapeva trasformare gli incontri e le visite in veri momenti di convivialità.

Luigi viveva in un casolare, comprato nel 1974, quando era solo un rudere, e sistemato da Walter Fontana, suo padre, che ha perso tutta la famiglia, sopravvissuta all'eccidio, ma non agli effetti collaterali della guerra. Un fratello, Sergio, partigiano della Stella Rossa, il gruppo di quelli che chiamavano «i ribelli» è saltato su una mina. Una delle tante che i nazisti e i fascisti avevano posizionato lungo tutta la zona di Monte Sole, ripulita e sminata completamente solo nel '94. Mentre padre, madre e un fratellino, Dario, morirono durante il viaggio di ritorno dal campo dove erano sfollati durante il conflitto. Si sono salvati solo una sorella e un fratello, Franco, ancora in vita ed ex staffetta della brigata Stella Rossa.

Luigi aveva l'energia di Monte Sole. Un luogo dove il peso doloroso del passato è palpabile, quasi si respira nell'aria, ma lascia spazio ad un sottile vento di speranza che continua a soffiare forte su un paesaggio ferito ma aperto al resto del mondo.

Luigi è stato tra i primi italiani ad aderire alla Fondazione Guevara (aveva partecipato anche al viaggio sulle orme del Che a Cuba, organizzato da Roberto Massari a maggio del 1999), ma io l'ho conosciuto la prima volta al funerale di Gino Doné a Spinea. Una giornata memorabile per affetto, storia e passione politica che accomunava tutti i presenti nella fulgida figura di Gino, il partigiano italiano e rivoluzionario cubano. Luigi me lo presentava Luciano Plotegher ed è stata subito amicizia duratura negli anni a seguire. Tutti i miei viaggi in bicicletta lungo lo stivale non mancavo di fare tappa da Luigi, nella sua casa fattoria di Monte Sole.

Ricordo il primo anno in un settembre del 2005. Salire da Marzabotto non è uno scherzo, specie se ti piomba addosso un temporale. La strada da asfaltata si fa sterrata e la pendenza ti costringe ad uno sforzo sovrumano. Arrivo bagnato fradicio e sulla porta trovo Luigi sorridente che mi aspetta con accanto i suoi due cani, che poi continueranno a tenermi compagnia (leccandomi ogni tanto) tutta la notte. Dalla casa di Luigi Fontana sono passate tante persone, anche solo per una visita, e di tutte loro ha raccolto le firme (anche le mie, con dedica, nei vari passaggi) in tre libri, tutti scritti fitti fitti dalla prima all'ultima pagina. L'ultima volta che l'ho incontrato è stato l'agosto dell'anno scorso quando assieme all'ANPI di Trento abbiamo ricordato il 75° anniversario dell'eccidio. Abbiamo passato una giornata assieme intensa di fraterna amicizia con l'intento di ritrovarci questa primavera.

Luigi era un fervente cultore della vita agreste. Faceva il pane come dio comanda. Era un esperto di piante e un cultore della cucina naturalistica anche se non disdegnava la carne. In casa sua regnava un certo disordine, ma tutto era perfettamente coerente con la suo modo di vivere agreste, crudo, ma sempre gentile e umano. Quello che più colpiva era la sua ampia libreria:



centinaia di libri raccolti negli anni, soprattutto storici, politici e filosofici. Amava informarsi «farsi un'idea un po' di tutto da sé». Nei racconti di vita di Luigi non dimentico i miei, scritti nei trascorsi serali prima che il sonno ci separasse:

«Sono stato ferroviere, originario di Vado. Ho scelto di vivere a Monte Sole. Ho trasformato la mia casa in un crocevia di incontri e di rifugio per molte vite. Ho sempre tenuto le porte aperte e cucinato per centinaia di persone, senza mai dimenticare, a fine pasto, di dire la mia. Ho cucinato per Gian Maria Volontè sotto la calura estiva, quando l'attore, ormai negli ultimi anni della vita, si trovava a Monte Sole per leggere proprio qui le lettere dei condannati a morte della resistenza europea per il film di Luigi Nono. Dal Poggio è passato anche Gino Doné Paro, l'unico europeo ad aver partecipato alla rivoluzione cubana. Scelto da Fidel Castro per liberare Cuba dal dittatore Battista. Amico di Che Guevara - gli salvò la vita praticandogli un massaggio cardiaco durante un attacco asmatico di cui soffriva - che lo aveva colpito ai piedi della Sierra Maestra nel '56. Ho ospitato centinaia di persone, gruppi scout, personaggi politici, sopravvissuti alla strage, e persone comuni. Parte della mia storia è stata scritta nel 2010 in un'autoproduzione anche dallo scrittore Wolf Bukowsky ("Dov'è il monumento? Una conversazione con Luigi Fontana attorno a Monte Sole")».

«Ho sempre tenuto le porte di casa mia aperte. La mia è una scelta di vita, soprattutto in un posto come questo», racconta Luigi in uno degli episodi che hanno dato origine al titolo dell'intervista con Bukowsky. «Mi trovavo al Poggiolo, era caldo, era estate ed ero ad una festa con tanta gente, quando ad un certo punto un signore, che si vedeva che aveva fatto il militare, mi si ferma davanti con un camper e mi chiede "Dov'è il monumento?", riferendosi ad un possibile punto nel parco (che non c'è, ndr), come si fa con i militari caduti, magari con una statua, dove inginocchiarsi e ricordare tutte le vittime civili e non». E tu cosa hai risposto? «Ho guardato il prato e ho indicato alcuni bambini che correvano felici. Questo è il monumento, gli ho detto».

Hasta siempre Luigi, compagno e amico. ■

Antonio Marchi

[www.utopiarossa.blogspot.com]

PINO BUFFONE



A 50 anni appena compiuti è mancato Pino Buffone, ex macchinista e addetto all'Assistenza alla Passeggeri Milano, poi pensionato.

Pino è stato un pioniere del nostro movimento nell'impianto di Milano Centrale. Era il 2005, quando un pugno di noi decise di radicare il sindacato alternativo in deposito. Pino venne eletto delegato RSU nella lista CUB, CHE NONOSTANTE PARTISSE DA ZERO FU la più votata assieme a quella UIL; il lavoro in sinergia tra RSU e RLS ci permise un radicamento progressivo sino ad arrivare ai numeri di oggi.

Poi i problemi cardiaci, che lo portarono al cambio qualifica e a subire una serie di interventi fino al trapianto di cuore. Le tracce della sua generosità e della sua bontà sono rimaste indelebili e vivono nella nostra attività quotidiana.

Addio, Pino.

Nella foto sopra Pino è il secondo da destra, al termine dello sciopero d'impianto del 15 giugno 2008.

Siamo vicini a Marco Cicchiné, macchinista Passeggeri Milano, nostro abbonato, per la perdita della

MADRE

Siamo vicini a Mauro Colombara, macchinista Mercitalia di Treviso, nostro abbonato, per la perdita della

MADRE

Siamo vicini a Dante De Angelis, macchinista Passeggeri Roma, nostro abbonato, per la perdita del

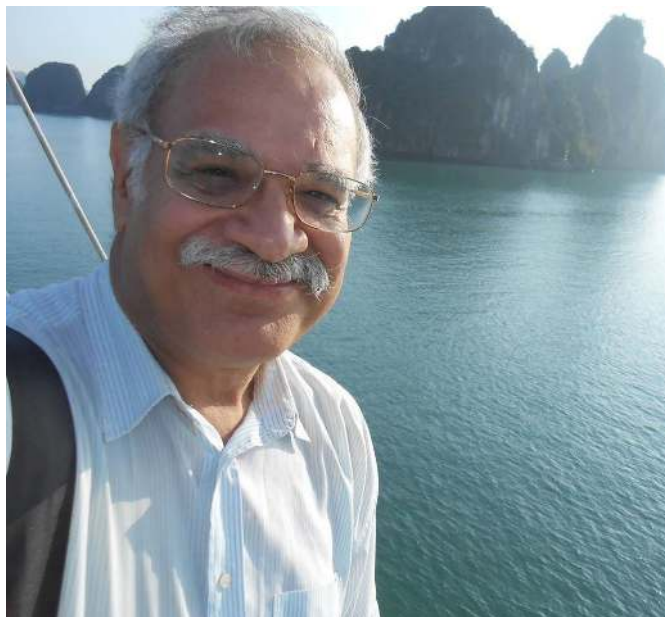
PADRE

LUTTO IN REDAZIONE. La nostra vicinanza a Carlo Fasani, macchinista Trenord Brescia, redattore del nostro giornale, iscritto Cub-T per la perdita della

MADRE

Che la terra vi sia lieve

ERMANNO LORENZONI



Nella notte fra il 16 e il 17 marzo è morto, a 68 anni, Ermanno Lorenzoni, ferroviere in pensione ed ex dirigente movimento presso lo scalo merci di Bologna San Donato.

Ermanno è stato un militante politico e sindacale rivoluzionario. Un compagno su cui poter sempre contare e fare affidamento. Sempre presente nei momenti di lotta, che fosse un semplice volantinaggio, un picchetto o una manifestazione. Ma anche nelle discussioni, nelle riunioni ed assemblee, dove in modo sempre pacato ma convinto non ha mai fatto mancare il suo contributo.

Come ferroviere lo ricordiamo delegato sindacale della filcgil nella sua componente di minoranza, poi a seguito del taglio della scala mobile, considerata esaurita quella esperienza, fu tra i fondatori dello Slai/Cobas, componente della sua struttura di direzione nazionale, in seguito aderì a USB e dopo la rottura con questa organizzazione, militante e dirigente di SGB.

Addio Gigante Buono. Così su fb lo ha voluto salutare efficacemente Giuseppe Carroccia, ferroviere di Roma. Voglio fare mie quelle parole, perché Ermanno è stato anche questo. Nei circa 40 anni di attività politico-sindacale condivisi, mai, neanche nei momenti più difficili od aspri, l'ho visto alterato o diventare aggressivo.

Circa un mese fa, in occasione dello sciopero indetto a seguito del tragico incidente ferroviario del frecciarossa 9595, come ferrovieri abbiamo indetto un presidio con volantinaggio davanti la stazione di Bologna per spiegare all'utenza le ragioni della protesta. Ermanno ovviamente era lì con noi.

Con la sua morte i ferrovieri, ma anche tutti gli sfruttati, sono un po' più soli, perché perdono un prezioso alleato.

Spetta a noi, ma soprattutto alle nuove generazioni, continuare il percorso intrapreso da Ermanno verso una società senza più sfruttati e sfruttatori.

NICOLA DE PASQUALE

La redazione di CubRail si associa nel saluto con rispetto di militanza ad Ermanno, abbonato alla rivista e impegnato con SGB alla ricomposizione del sindacalismo di classe che ha tallonato con costanza e pacata ostinazione



NUCLEAR ASSAULT Handle With Care - 1989

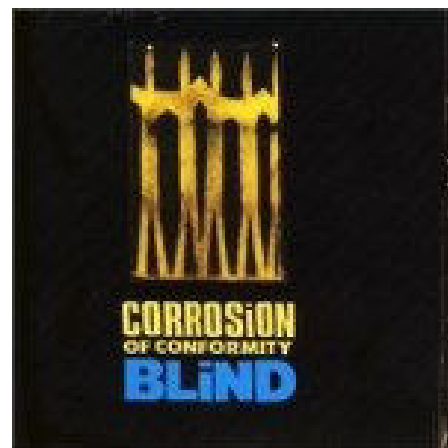
Siamo alla fine del decennio tutto lustrini e colori e, ai tempi, se c'era una band solita ad urlare una critica feroce al sistema che stava in realtà imbruttendo la società erano proprio i Nuclear Assault. E lo facevano nel modo meno elegante possibile con una miscela esplosiva di thrash grezzo e veloce. *Handle With Care* è il terzo album della loro discografia (il secondo disco "Survive" è altrettanto valido) e parte già a mille all'ora con *New Song*, un pezzo trascinato da una serie di riff frenetici e la voce del cantante John Connelly che sputa la sua condanna alle idee di superiorità razziale che hanno contraddistinto il nazismo e che minano tuttora la società. Con la successiva e quadrata *Critical Mass* l'attenzione dei testi punta sulla devastazione che l'uomo sta perpetrando ai danni della natura, il furore della denuncia viene musicalmente rinchiuso in un contenitore ben compresso fra chitarre e ritmica. La successiva *Inherited Hell* è un piccolo concentrato di cos'è lo speed/thrash: riff velocissimi, stacchi vorticosi ed una ritmica devastante. Tutto ciò non manca di accompagnare, quasi a seguito del tema della precedente canzone, una visione molto pessimistica del futuro. Dopo un trittico del genere le seguenti *Surgery* ed *Emergency* risultano quasi una pau-



sa di riflessione utile a mostrare le capacità della band nel produrre un thrash più ortodosso senza però trascurare il solito messaggio politicamente impegnato nei testi. Si continua senza abbassare il volume con la fragorosa *F# (Wake Up)* che tiene fede al titolo fra ritmiche serrate ed un assolo meraviglioso. *When Freedom Dies* centra in pieno un argomento attualissimo come la paura infusa nella società e usata come leva per continue limitazioni di libertà e lo sviluppa crando un ambiente musicale inizialmente cupo e con un riff portante quasi opprimente. Si torna alle altissime velocità con *Search And Seizure*, un pezzo diretto, tecnico e senza compromessi, per me il migliore del disco. L'opera si conclude con la potente *Torture Tactics* (dal titolo eloquente) e, dopo l'episodio Grind di *Mother's Day*, dalla prolissa *Trail Of Tears* che con i suoi oltre cinque minuti di durata porta i Nuclear Assault su un terreno a loro non usuale e fatto di un arrangiamento più complesso comprese parti acustiche che però risultano molto piacevoli e ben suonate. In definitiva un disco che non può non collocarsi fra i grandi classici del movimento thrash metal per la notevole ispirazione e per un'esecuzione eccellente ma anche per il costante riferimento alle problematiche sociali che la band sin dalla nascita non ha mai abbandonato. Certamente le capacità della band, la qualità di questo disco così come del precedente, quella spiccata attitudine Punk nell'approccio avrebbero meritato ben altra carriera ma proprio *Handle With Care* può essere considerato il loro canto del cigno, seguito da altri due dischi molto meno "sorprendenti" prima dello scioglimento.

CORROSION OF CONFORMITY Blind - 1991

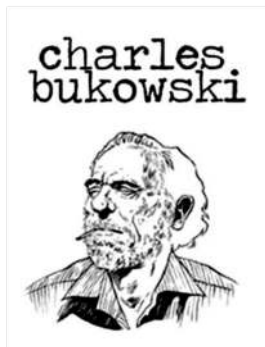
Se i Nuclear Assault furono fra i precursori di quella contaminazione Thrash/Punk Hardcore che veicolava immancabili denunce sociali attraverso le taglienti ritmiche del thrash, non possiamo che riscoprire nei Corrosion Of Conformity una delle band che meglio seppero interpretare il genere arricchendolo di quella potenza sonora che lo fece conoscere a livello globale. Nati nella Carolina del Nord i nostri inanellarono inizialmente tre dischi in cui i temi "politici" la face-



vano da padrone in attesa della piena maturazione musicale avvenuta proprio con il successivo *Blind*. Ad ascoltarlo sembra un concept-album più per la grande scorrevolezza dei pezzi che per la presenza di una storia di base. La storia che raccontano in fondo parte sempre dalla condanna ad una società USA corrotta e contraddittoria fra miseria e gesta imperiali sempre più votate alla guerra. I significati che troveremo nel disco sono ben descritti dalla strumentale *These Shrouded Temples*, suoni cupi e profondi che continuano nella successiva *Damned For All Time*. Titolo inequivocabile e cantato che incastra un non tanto vago sentore punk fra riff pesanti e dal tiro davvero attraente. Sono queste le atmosfere che dominano il disco fra pezzi belli compressi e rallentati come *Buried* e *Echoes In The Well* ed altri con quel tocco più diretto e accattivante che spazza ogni pericolo di monotonia, *Dance Of The Dead* e *White Noise* ad esempio. Una perfetta colonna sonora per testi sempre più diretti che trovano la massima espressione *Great Purification*: una condanna senza speranza all'arroganza autodistruttiva dell'uomo. E' quasi inutile descrivere il disco canzone per canzone, è talmente omogeneo che ogni pezzo, suppur diverso e con una sua forma ben precisa, sembra l'ideale seguito del precedente. Ma la cosa che attrae di più è il poter assaporare una miscela perfetta di più influenze musicali che non potrà che soddisfare ogni palato: dal nostalgico punk al thrasher fino al rocker meno compulsivo. Da ascoltare e...riascoltare. ■

cubferrovie.altervista.org/

cubrail@libero.it



Henry Chinaski book section

Questo numero della book section riveste senza dubbio un'importanza particolare. Il motivo? Presto detto. Non volendo nominare l'innominabile, causa di tragedie e emergenze, e considerato quindi il periodo nefasto (e di ingabbiamento) che stiamo attraversando, la lettura può fungere da isola felice dove rifugiarsi e trovare serenità. L'e-commerce, che ha capito l'antifona, è infatti in pieno fermento: siti di vendite di libri on line scatenati si affacciano in ogni dove, taluni con offerte che decisamente invogliano all'acquisto. E gli acquisti, che fioccano, non sono riferibili soltanto ai soliti avidi lettori ma anche a persone che, forse, si sono rotti un pò i coglioni di rimbecillirsi con gli smartphone. Sembra quindi che in questo periodo la lettura la stia facendo da padrona (Deus laudanda!). Bene, dopo aver scomodato l'altissimo non mi resta che darvi qualche titolo che, mi auguro, riesca ad alleviarvi lo stress.

Some people never go crazy, what truly horrible lives they must live

La book section recensisce: Il silenzio dell'onda; Born to run; La cruna dell'ago; Il castello della paura.

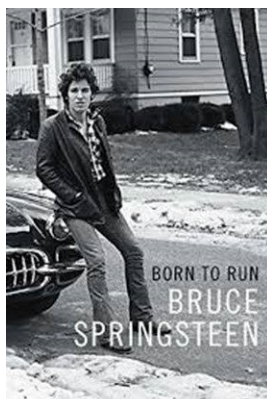
Il silenzio dell'onda



"Il silenzio dell'onda" (Gianrico Carofiglio, 300 pagg, Rizzoli, 12 euro), rientra in quel

genere di libri che può essere d'aiuto per un'eventuale necessità di avere momenti di riflessione e di distensione dei nervi. Non possiamo sapere se il buon Carofiglio sia d'accordo con quest'analisi da due soldi, ma certamente "Il silenzio dell'onda" permette di penetrare nelle fragilità umane con delicatezza, quasi sfiorando i point break dei nostri animi. Scritto con un linguaggio pulito e caratterizzato da uno scorrere fluido, questo libro ha il merito di accompagnare il lettore nei meandri della psiche umana, raccontandoci di come noi essere umani siamo capaci di avvicinarci al baratro, salvo poi renderci conto -troppo tardi- di essere arrivati al punto di non ritorno. E proprio qui troviamo l'abilità di Carofiglio che, in quest'anfratto letale, quando siamo con le spalle alla nuda parete e con i piedi che grattano sull'orlo del precipizio mentale, ci offre una via di fuga provvidenziale, regalandoci un'onda silenziosa ma essenziale, enorme ed insormontabile, e che allo stesso tempo ci consiglia -nella sua maestosità- di non avere fretta, ma di lasciarsi travolgere e sommergere, placando i nostri impeti e le nostre disperazioni. Dobbiamo aspettare sott'acqua che l'onda ci attraversi, e che prosegua oltre. Solo a quel punto potremo riemergere e respirare quell'aria nuova, necessaria ad allontanare i nostri demoni. Roberto, Emma e il piccolo Giacomo, i protagonisti del libro, raccontano questo turbinio umano con le loro vicende che, iniziate separate, man mano si intrecciano, dando quel senso di insieme determinante a riemergere dall'onda. E così, tra storie di agenti sotto copertura nel mondo del narcotraffico, amori spezzati, incubi e sogni e aspettative infrante arriviamo improvvisamente a destinazione: una volta emersi dall'acqua e riprese le forze capiremo che "un conto è aspettare l'onda, un conto è alzarsi sulla tavola quando arriva". Buona lettura.

Born to run



Piccola invasione di campo dei miei colleghi musicali con Born to run ("The Boss"

Bruce Springsteen, 533 pagg, Mondadori, 15 euro). Non sono un grande fan delle biografie (infatti mi è stata regalata) ma, vuoi che questa è un'auto-biografia, vuoi che i dischi di Bruce non mancano in casa mia, devo dire che questo libro è veramente gradevole. Voglio essere onesto, quando ho preso in mano per la prima volta il libro, la mia testa -di sua iniziativa- ha premuto play su "the ties that bind" che, tra l'altro, è la prima track dell'album di "The river". Che volete che vi dica. Ad ogni modo, amanti o non del Boss, "Born to run" conferma in pieno il talento di cantautore di Springsteen, fornendo la soluzione ad un semplice quanto improbo problema: grande scrittore di testi=nessun problema a scrivere ogni genere di cose. Non che l'autore abbia impiegato poco a stendere il testo (sette anni) ma d'altra parte voglio vedere chi riesce a riassumere la propria vita e una carriera musicale di più di 50 anni in un battito di ciglia. Nato e cresciuto nel New Jersey (precisamente a Freehold) Springsteen junior si trova ad affrontare quel che si potrebbe dire una non facile vita. Nonostante un padre alcolizzato e soggetto a scatti d'ira, un tenore economico collocato leggermente sopra la disperazione e soggetto alle bacchettate delle suore nella scuola cattolica, il buon Bruce riesce a cavarsela egregiamente, e già nella fase adolescenziale riesce a capire quello che vuole dalla vita: suonare. La musica (come è lecito aspettarsi da un'auto-biografia di un rocker) sarà il perno centrale del libro. La musica che ci racconta Springsteen, tuttavia, non va interpretata come elemento fine a se stesso per elencarci successi e fallimenti, bensì come veicolo di trasporto dei messaggi del mondo che circonda l'autore. La povertà, il mondo operaio, razzismo, le crisi economiche saranno presenti nei testi delle canzoni che accompagneranno Springsteen e la E-Street Band, un binomio destinato a separarsi e a ritrovarsi nel corso del tempo. La E-Street Band ci mostra (nonostante nel libro si senta solo la campana dell'autore) il duro ed esigente carattere di Springsteen, che non ha esitato a autodefinirsi dittatore di qualsiasi decisione da prendere. Sorprende quindi, fino a un certo punto, la scelta di firmarsi solo come Bruce Springsteen alla Rock and Roll Hall of Fame. Scelta che creerà ugualmente dissapori tra lui e la band, rivelando quindi quanto sia difficile mantenere dopo tanti anni i rapporti tra colleghi (certo, al recensore mentre leggeva è venuto da esclamare "oh, che bello stronzo"). Ben scritto, ironico, tragico e onesto, "Born to run", oltre ad essere un gran libro di musica e musicisti, trasmette due messaggi interessanti. Il primo: la presa di coscienza di noi stessi. "Se sei bravo in quello che fai lo devi affermare senza

esitazioni, e comportarti di conseguenza". Il secondo è riferito ad un'equazione matematica: "la matematica del mondo reale ci insegna che uno più uno fa due. La persona comune se ne accorge tutti i giorni. Va al lavoro, fa il suo dovere, paga le bollette e torna a casa. Uno più uno fa due. Il mondo gira così (...) quando ciascuno di noi dà il meglio di sé, quando la vita assume tutta la sua pienezza, è allora che uno più uno fa tre." Bè, delle dritte niente male in questo mondo abulico. Difetti del libro? Capitolo 67: da evitare! Buon rock and roll a tutti.

La cruna dell'ago



"La cruna dell'ago" (Ken Follet, 379 pagg, 12,5 euro, ristampa Mondadori) è un'avvincente spy story ambientata in piena seconda guerra mondiale.

È il 1940. In Inghilterra, mentre alla luce del sole stanno fervendo arruolamenti ed armamenti per contrastare i "nazi" di Hitler, è quello che avviene lontano dagli occhi dei comuni mortali ad essere il vero protagonista del libro: il mondo sommerso delle spie. Una di queste spie è Henrik Rudolph Hans von Müller-Güder, in arte *Die Nadel*, un agente tedesco dell'Abwehr. Abile e spietato, (aggiungo anche bello e forte per chi fosse interessato), opera da anni sotto varie identità a Londra per rendere i servizi al suo paese anche se, quando nota che la guerra sta prendendo una brutta piega per la Germania, non esita a pensare di "non buttare la sua vita per una causa persa". Tuttavia, quando viene incaricato di trovare le prove di una grande armata alleata nel sudest dell'Inghilterra e scoprire dove realmente avverrà lo sbarco delle armate anglosassoni, il nostro uomo riprende vigore e, allettato dalla prospettiva di invertire il trend negativo del conflitto, si mette "al lavoro". Dopo essersi lasciato dietro una discreta scia di sangue (ogni volta che uccide il pover'uomo è afflitto da emesi, con conseguente espulsione rapida di materiale gastrointestinale) *Die Nadel* scopre in effetti la reale esistenza di un'immensa armata, la documenta e cerca di portare le prove in Germania. Nel fratem-

po alle sue calcagna ci sono i mastini dell'M15, sotto sezione dell'M1 insieme all'M19, M18, M16, che costituiscono l'intelligence britannica. Parallelamente si sviluppa la vita di Lucy, moglie di un pilota della RAF, destinato a non volare a causa di un incidente occorso durante la luna di miele, dove perderà le gambe. Lucy sarà, volente e nolente, la vera protagonista del romanzo. Follet dichiarerà che ha voluto - in contro tendenza coi tempi - collocare una donna al centro della storia, ma "non per motivi politici, bensì per ragioni letterarie". A parere del recensore Follet ha perso una buona occasione per tacere ma, nel complesso, questo romanzo/sceneggiatura, considerato dal suo stesso autore "un buon prodotto", ha il merito di mettere a maggesi il cervello -senza tediarlo più di tanto- tra una lettura impegnativa e l'altra. Dico sceneggiatura non a caso, visto che il libro è successivamente diventato un film, con Donald Sutherland nei panni -forse troppo eleganti- di *Die Nadel*. Gute Unterhaltung!

Il castello della paura



Titolo spettrale decisamente adatto ad un incredibile albo dell'indagatore dell'incubo: Dylan Dog. "Il castello della paura" (Tiziano Sclavi, 198 pagg, all'epoca del mio acquisto 16.000 lire, Sergio Bonelli editore) è, a detta di molti, il miglior albo narrato da Sclavi e disegnato dal duo Montanari & Grassani. Racchiude due numeri, precisamente il 16 (Il castello della paura) e il 17 (La dama in nero), con entrambe le copertine firmate da Claudio Villa che, oltretutto essere famoso per aver disegnato Tex e Nick Raider, lavorerà con Sclavi fino al numero 41, rientrando successivamente col numero 400.

L'ambientazione de "Il castello della paura" è di quelle che fanno sognare un amante dei misteri dei castelli e della brughiera inglese. I castelli, scenograficamente parlando, sono il posto ideale per le avventure noir, grazie al loro isolamento e alla loro inaccessibilità. Ed è in un luogo così sinistro, appartenente a Lord Harold

Blendings, terzo discendente dell'omonima dinastia, ad accadere l'irreparabile. Un grido, nella notte, squarcia un'apparente calma nel castello arroccato su una collina. Da questo grido si dipanerà una storia gotica, intrecciata all'horror a cui siamo abituati con Dylan Dog, ma non eccessivo come in altri episodi. L'equilibrio che troviamo infatti nei dialoghi e nel disegno crea un'atmosfera di suspense che calza perfettamente al luogo e al tempo dove si trovano i protagonisti, lasciando che il lettore si faccia trasportare da Dylan e dalla Dama in nero verso la risoluzione del caso. Non mi soffermo sulla storia, ritenendo invece importante andare a zoomare su alcuni protagonisti che costituiscono senza dubbio l'essenza del racconto. Il primo non può che essere il maggiordomo Desmond. È stata veramente una sorpresa rileggere dopo anni questo albo e trovare, nelle primissime pagine, un particolare non da poco che mi era sfuggito: un ritratto di Michail Bakunin posto nella camera del maggiordomo! Desmond ci accompagnerà in tutto il racconto con esclamazioni e affermazioni di classe (la sua, quella proletaria), alcune memorabili come "Dylan, lo sai che significa proprietà privata? Che il novanta per cento della popolazione è privata della proprietà mentre l'altro dieci per cento s'appropria!" o "chiudi il becco a chi, sporca Yankee imperialista?! Ci mancavano gli americani! Come se non avessimo abbastanza dei nostri reazionari!" ("dialogo" con la cugina Honor, emigrata in America). Il secondo protagonista della vincenda non può che essere il notaio che esegue le volontà testamentarie. Questa mia scelta ha delle motivazioni. Il notaio infatti è l'unica via di collegamento con la civiltà e quindi rappresenta per il lettore la salvezza, perché sarà l'unico individuo che potrà allontanarsi dal castello e farvi ritorno una volta che...bè non vado oltre. Inoltre "questo maledetto notaio, che ha preteso ben 1200 sterline per le sue prestazioni" incarna l'anima nera di Lord Harold Blendings terzo, il quale, attraverso il testamento, ci regalerà non poche sorprese. Buona lettura a tutti... ■

Henry Chinaski

Eugenio

Ferroviere, alla testa dei comunisti di Viareggio e dei ferrovieri di La Spezia, fuggì in URSS e venne eliminato da Stalin

Del Magro Eugenio, alias "Coli Alfredo" "Adolfo Simon Eugenio", nasce a Viareggio il 30 gennaio 1887. Il padre Achille è un militare. Probabilmente questo influisce sul suo arruolamento nella Marina italiana, quando ha appena compiuto i vent'anni. Tre anni dopo s'iscrive al PSI.

Nel 1919 abbandona la Marina e viene assunto dalle Ferrovie dello Stato come sottocapostazione. Diventa responsabile della sezione SFI di La Spezia, dove lavora. Qui dirige e organizza il grande sciopero del gennaio 1920; nove mesi dopo è alla testa dei ferrovieri spezzini che con un'azione fulminea bloccano la stazione impedendo il transito dei treni, rivendicando miglioramenti salariali e la retrocessione di grado per i krumiri del gennaio che avevano ottenuto promozioni. E la spuntano.

Nel gennaio 1921 è a Livorno, in rappresentanza dei socialisti viareggini. Segue gli scissionisti comunisti. Fonda e dirige la sezione di Viareggio del PCdI.

Delegato dai ferrovieri di La Spezia a partecipare al X Congresso dello SFI a Bologna (3-8 luglio 1921), viene nominato nell'Ufficio di Presidenza. Compito tutt'altro che facile. La seduta degenera presto in uno scontro durissimo tra i comunisti da una parte e le restanti componenti (socialisti, anarchici, repubblicani, indipendenti, sindacalisti) dall'altra. La discussione è animata, tra urla e spintoni si sfiora più volte la rissa. E a finirci nel mezzo è proprio il nostro Eugenio.

I comunisti, guidati dal buon Isidoro Azzario (sì proprio lui, quello della *Leggenda del lago*, «Cub Rail» 47 dell'aprile 2018, ricordate?), ligio alle direttive del partito, spingono per un ingresso dello SFI "a bandiere spiegate" nella CGdL riformista, al fine di fare opera rivoluzionaria dall'interno, e per l'adesione dello SFI all'Internazionale dei Sindacati Rossi. L'operazione non dovrebbe trovare ostacoli, in quanto in teoria anche i socialisti dovrebbero essere pro-CGdL, quindi a conti fatti sulla carta gli anarchici finirebbero in minoranza. Questi ultimi, pur guardando con simpatia all'altra confederazione (USI), replicano rivendicando l'autonomia dello SFI e dichiarandosi favorevoli alla Federazione dei Trasporti. Sulla linea autonomista convergono tutte le altre correnti, compresi i socialisti, che si pensava invece appoggiassero invece l'ingresso in CGdL. I toni sono accesissimi, gli insulti e le grida non si contano.

Alla fine dei lavori vengono presentati tre ordini del giorno: quello socialista per l'autonomia assoluta (74 voti), quello anarchico sindacalista per la "Federazione dei Trasporti" e per l'invio a Mosca di una delegazione (58 voti) e quello comunista (22 voti). Prevale dunque nettamente la linea pro-autonomia dei primi due ordini del giorno, che ha ottenuto una larga maggioranza. Quando l'anarchico Fantozzi propone i cinque nomi per il Consiglio Generale scoppia il finimondo. Dei cinque solo uno è comunista: Eugenio. Il problema è che Eugenio si dichiara dissidente, favorevole all'autonomia, violando la rigida disciplina di partito. A quel punto, dopo altri scontri feroci, viene proposta da Castrucci una mediazione: Azzario affiancherà Eugenio nel Consiglio. Azzario accetta, pur sapendo che i socialisti gli faranno una guerra; ma poi va su tutte le furie. Chiede l'espulsione immediata dal partito di Eugenio e del gruppetto che lo appoggia, quindi dichiara che i comunisti usciranno dallo SFI per entrare nella CGdL. Denuncia sulla stampa di partito il "panciafichismo" delle altre correnti. Per quello che sappiamo, la richiesta di espulsione per Eugenio e i pochi comunisti che si erano allineati agli altri schieramenti non ha seguito. Eugenio rimane nello SFI.

Organizzatore dello "Sciopero legalitario" nell'agosto 1922, ultimo tentativo di fermare la dilagante violenza fascista, viene colpito dalla rappresaglia e licenziato con gli altri dirigenti dello SFI per "scarso rendimento"; la repressione colpirà 43mila ferrovieri, in gran parte oppositori del fascismo. Nel settembre 1923, già licenziato, ribadisce in un articolo su «La Tribuna dei ferrovieri» la necessità dell'autonomia dalla CGdL, visti anche i primi cedimenti possibilisti all'interno della Confederazione verso un dialogo con Mussolini. Ma passa un mese e la linea dell'unificazione passa, giustificata dalla necessità di uscire dall'isolamento di fronte alla violenza fascista: lo SFI confluisce nella CGdL nonostante la strenua opposizione di Castrucci.

Trovata un'altra occupazione, nel 1925 Eugenio viene arrestato per aver partecipato a uno sciopero e incarcerato per due mesi. Nel giugno dello stesso anno emigra in Francia, dove trova lavoro prima in provincia come operaio edile, poi, a Parigi, in una fabbrica di strumenti musicali e infine, dall'agosto 1926, come ragioniere presso il giornale in lingua italiana «L'Umanità». Anche in Francia molto attivo dal punto di vista politico: nel 1926 si

occupa della propaganda tra gli italiani, nel 1927 diventa membro del Comitato Centrale dei comitati proletari antifascisti e, amministratore del giornale comunista italiano pubblicato in Francia "Il lavoratore italiano". In quegli anni Enio Gnudi "Oreste" diviene segretario della commissione esecutiva dei gruppi comunisti in Francia, di cui fa parte Eugenio assieme a Giuseppe Di Vittorio, Francesco Leone, Mario Montagnana e Ottavio Pastore. Espulso dalla Francia nel settembre del 1927 per attività comunista ripara in Belgio, ma anche qui viene colpito da decreto d'espulsione. Trascorre un breve periodo in Lussemburgo e ritorna in Francia. Nel 1931 viene arrestato a Marsiglia ma dopo un mese liberato per mancanza di prove. Nel 1932 il Partito Comunista Francese decide di inviarlo a Mosca per lavorare nel Profintern, l'Internazionale dei Sindacati.

Stabilitosi a Mosca, lavora come redattore alla "Inoradio" e per un breve periodo al Profintern. Vive e lavora anche a Baku come istruttore al Club internazionale dei marinai. Non prende la cittadinanza sovietica.

Nell'URSS iniziano le purghe, che portano arresti, deportazioni, fucilazioni, processi farsa, torture per tutti quelli, russi o stranieri, considerati "trotskisti" o potenziali oppositori del regime di Stalin. Gli italiani, comunisti e anarchici, coinvolti in questo delirio criminale saranno centinaia. Spesso basta una spiata di un informatore, spesso basata su fatti inventati o semplici sospetti, ad avviare le procedure per l'arresto da parte della NKVD.

Colpito da mandato di cattura il 20 marzo 1938, Eugenio viene arrestato quattro giorni dopo con l'accusa di attività spionistica controrivoluzionaria e imprigionato nel carcere della Taganka. Nello stesso periodo viene curiosamente segnalato in Spagna come combattente antifascista; il suo nome risulta tra i caduti. Ma non è vero, in Spagna Eugenio non c'è mai stato.

Viene processato e condannato ad 8 anni di lavori forzati. Il 15 luglio dello stesso anno viene trasferito nel Gulag di Severo-Vostočnyj (Magadan, Baia di Nagaevo, regione della Kolyma).

Quando arriva Eugenio, il suo nome si aggiunge agli altri comunisti e anarchici italiani rinchiusi nel Gulag: i Luigi Calligaris, gli Umberto Specchi, i Giuseppe Sensi, gli Arduino Lazzaretti, gli Augusto Bartolozzi, i Riccardo Papa, i Guido Serio, i Sante Silimbani ... già morti o destinati presto a morire. Eugenio finisce in isolamento, a fianco del 32enne napoletano Mario Giletti, fuggito in URSS dopo aver aggredito due fascisti a New York. Giletti



verrà fucilato il 21 novembre 1941 a Magadan.

Eugenio muore a Severo-Vostočnyj il 27 maggio 1941. Il suo nome si aggiunge alla lista dei duecento comunisti italiani trucidati in URSS. Calunniati, traditi, eliminati con la complicità e il silenzio criminale di Palmiro Togliatti e dell'apparato del PCI.

Sette anni fa usciva un romanzo di Francesco Belluomini (*Sul crinale dell'utopia*), in cui i due protagonisti erano il nostalgico Fiodor Levskilyj e l'eretico Eugenio del Sarto, accomunati nella morte nel Gulag di Severo-Vostočnyj. "Entrambi, debitori della sorte, derubati in gioventù da demoni non troppo diversi tra loro". Basato sui forti contrasti tra il paesaggio toscano e quello sovietico, dove si svolgono la vicenda fantasiosa di Fiodor e quella vera di Eugenio.

Che nella realtà si chiamava Eugenio Del Magro, comunista di Viareggio, ferroviere di La Spezia, fuggito in URSS ed eliminato da Stalin. ■

ALP



L'IMPERDIBILE

Riproduzione anastatica dell'«In Marcia!» 1920
+ Quaderno sulla storia dello sciopero del 1920

3 EURO, ABBONATI GRATUITO

**I SACRIFICI DI CHI CI HA PRECEDUTO
LE NOSTRE RADICI
LA NOSTRA STORIA
UNA LOTTA STORICA
L'INIZIATIVA DA COLLEZIONE DI CUBRAIL**

Da aggiungere ai due quaderni già pubblicati sulle lotte dei ferrovieri americani 1877-1894



ABBONAMENTI CUB RAIL

Annuale 6 numeri + gli speciali: 12 euro

Iscritti Cub o Cassa di Solidarietà: 5 euro

Iscritti Cub e Cassa di Solidarietà: gratis

Abbonamento PDF: 6 euro

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



Gianni Mura, (Milano, 1945 – Senigallia, 2020) scomparso a marzo, è stato un grande giornalista. Racconto un aneddoto. Lo conobbi una sera dieci anni fa in centro a Milano, si presentava un libro dove i protagonisti erano i minatori dell'Elba e un portiere di calcio, quindi mi sentivo particolarmente coinvolto. Simpatico assai, chiacchieravamo in una stradina stretta a traffico limitato quando passò un Hummer giallo guidato da un giovanotto dall'aria assai prepotente. Lui mi disse: "lo vedi quello? Scommettiamo che per il fisco risulta assai più povero di te?".

ALP



HUGO E TRENO

PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

Abbonamenti sostenitori, diffusioni, strillonaggio, sottoscrizioni
(in caso di abbonamenti singoli le cifre sono riferite alla quota eccedente)

ACQUI TERME - GENOVA: Antonella Boccaccio e Patrizia Lazzari, 15.

AREZZO: Giorgio Sacchetti, impareggiabile direttore, 50.

BOLOGNA: Beppe Pinto, 8.

FIRENZE: Gabriele Burzio, *generosissimo!*, 50.

GALLARATE: Taverniere esoso fuggito da Foggia, ormai tutti lo suonano, 2; Davide Rossi, 8.

GHIARE DI BERCETO: al pranzo per i 10 anni di CubRail salutando Faustone, 120.

LAVENO: Simone Piazzi il Farina, 8.

MILANO PAX: Peasant, Foggia capitale, 13;

Mimmo Graziano, Foggia underground, 18.

NOVARA: Marco Brusati, 8.

TRANI: Antonio Mastrapasqua alias "Uomo di Trani", al mercato del pesce con l'Apecar, 22.

VIAREGGIO: *Gli eccezionali viareggini!* Nannimaria, 5;

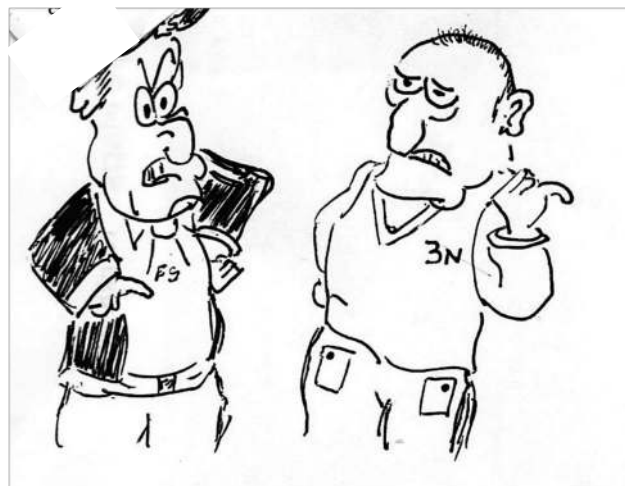
Riccardo Antonini, 5; Rossana Pezzini, 5; Daniela Rombi, 10.

VOGHERA: Mimmo Russo, 8.

SOTTOSCRIVETE PER L'AUTOFINANZIAMENTO!

ADESSO PARLANO
DI COVID-13 PER I
DOPPIATORI:
Come Vivranno I
Doppiatori senza le
13 ORE

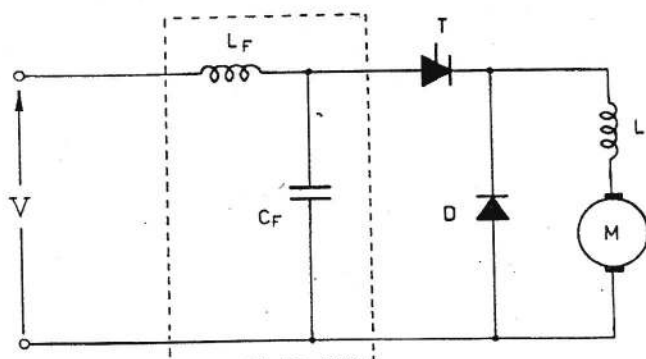
STA ATTERRANDO
UN'EQUIPE DI ME-
DICI PSICOLOGI
DALLA SCOZIA PER
SUPPORTARLI A DO-
MICILIO!



L'elettronica di potenza nella trazione ferroviaria (IV)

Questo condensatore supplisce alle richieste impulsive di corrente da parte del chopper, e nello stesso tempo si ricarica dalla linea. Inoltre viene posta una forte induttanza in serie al chopper: si tratta dell'*induttanza di filtro* L_F : siccome l'assorbimento ad impulsi da parte del chopper genera correnti armoniche nella catenaria e nelle rotaie, tali correnti possono provocare pericolosi disturbi alle installazioni fisse del segnalamento e delle telecomunicazioni. L_F ha lo scopo di limitare tali inconvenienti. L_F e C_F costituiscono quello che sui loc 632/633/652 è noto come *filtro rete*.

Fig. 8 Schema basilare di un chopper



E' evidente che, se le correnti e le tensioni in gioco sono troppo elevate per poter essere sopportate da un solo tiristore, lo schema di figura 8 va modificato. Come? In linea teorica, si potrebbe pensare di sostituire l'unico tiristore e l'unico diodo di ricircolo con un gruppo di più tiristori e più diodi di ricircolo collegati fra loro in serie e parallelo. Ma tale soluzione non sarebbe conveniente nè dal punto di vista tecnico nè tantomeno da quello economico.

Va poi considerato il fatto che il periodo di conduzione T_1 non può essere ridotto oltre un certo valore, in quanto occorre che il condensatore di commutazione abbia il tempo di ricaricarsi ad una tensione sufficiente a spegnere il tiristore.

Per ovviare a tali inconvenienti si ricorre al metodo dell'*interallacciamento*.

Questo consiste nell'impiegare, al posto di un unico chopper funzionante alla frequenza f , un numero n di chopper elementari collegati in parallelo, operanti alla frequenza f/n e sfasati di $360^\circ/n$ (figura 9).

E' chiaro che, a parità di corrente fornita al carico, ogni chopper viene attraversato da una corrente media n volte inferiore a quella che si avrebbe nel caso di chopper unico, dunque il circuito non richiede

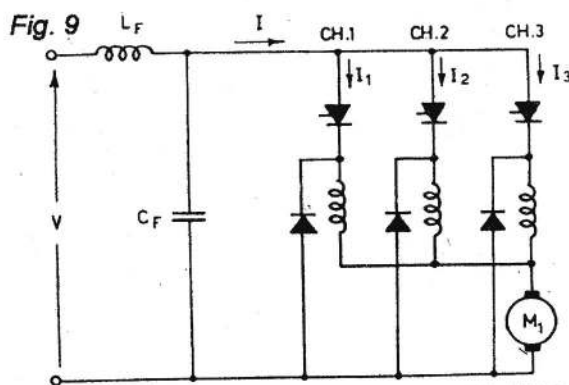
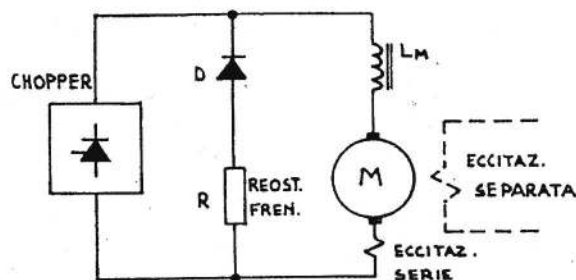


Fig. 9

sovradimensionamenti. D'altra parte, il filtro d'ingresso è attraversato da una corrente impulsiva a frequenza molto più elevata rispetto al caso del chopper unico, per cui il dimensionamento del filtro diventa meno oneroso.

Il chopper può essere convenientemente utilizzato anche per realizzare la *frenatura reostatica*.

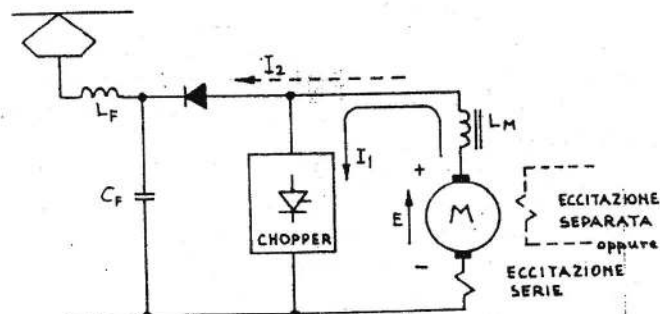
Fig. 10 Schema di frenatura reostatica



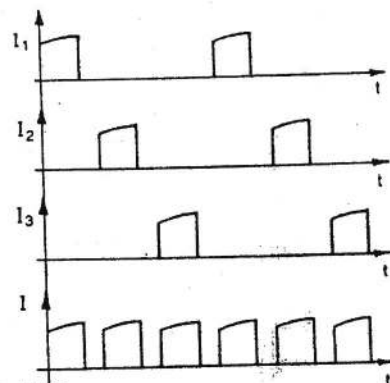
Variando il rapporto di conduzione $\phi = T_1/T$ del chopper, è possibile variare con continuità il valore della resistenza apparente R_a , che il motore vede come effettivo reostato di frenatura, tra i valori 0 ed R . Per un eventuale realizzazione della *frenatura a recupero* tramite il chopper lo schema è quello di figura 11.

$$R_a = (1 - \phi) R$$

Fig. 11



Con il chopper in conduzione la f.c.e.m. E genera una corrente di cortocircuito I_1 che magnetizza l'induttanza L_M . Allo spegnimento del chopper la smagnetizzazione dell'induttanza fa nascere una tensione ai capi del chopper $>$ a quella di linea; pertanto l'energia immagazzinata in precedenza in L_M si riversa sul



ROSSANA È ANDATA IN PENSIONE! E PURE PAOLO!

La nostra collega Rossana Pezzini, Dirigente movimento della stazione di Viareggio, è andata in pensione. Dal 1° gennaio 2020 non deve più recarsi nell'ufficio "DM" per effettuare il proprio turno di lavoro, ma la ferrovia le resterà attaccata quantomeno con l'abbonamento a Cub Rail. Oltre a essere stata da tempo impegnata come delegata e attivista sindacale, dal 2009 Rossana è componente di "Assemblea 29 giugno" che si batte, specificamente, per la sicurezza e la salute nei posti di lavoro e sul territorio, perché un giorno non debbano più accadere disastri come Viareggio e morti SUL e DA lavoro ed è al fianco dei familiari delle vittime, che rivendicano, oltre alla sicurezza ferroviaria, verità e giustizia per tutte le altre stragi.

Rossana ha partecipato alla lotta, avvenuta prima della strage, per impedire che fosse eliminato il turno di notte del capostazione: se quella battaglia non fosse stata vinta e la notte del 29 giugno la stazione di Viareggio fosse stata impresenziata, la strage sarebbe stata ancora più tremenda, i morti e i feriti ancora superiori... Infatti, il capostazione presente quella notte ha potuto bloccare i due treni prima che entrassero in stazione: il 3098 Firenze - Viareggio via Lucca e il 522 Roma - Sestri Levante.

Invece di assumere personale a sufficienza, negli ultimi mesi RFI, ha predisposto il mantenimento quasi costante in telecomando della stazione di Viareggio, giustificandosi con la mancanza di personale per i tanti pensionamenti intervenuti. E' presente il solo deviatore, senza che però possa svolgere alcuna mansione. Contro questa scelta sono intervenuti familiari e Assemblea. L'attuale crisi determinata dall'epidemia del Coronavirus ha lasciato in sospeso anche questa importante questione.

Insieme a Rossana è andato in pensione Paolo Ambrogini, capostazione negli ultimi anni presente a Lucca e Viareggio, sempre disponibile, allegro, sensibile. Salutiamo entrambi con affetto, consapevoli che Rossana è anche abbonata e ci segue sempre. Inoltre presto la rivedremo negli appuntamenti di informazione e lotta comuni.

MN



CIAO BEPPE, IL TRENO TI SALUTA

Il 3 gennaio Giuseppe Comito, per noi Beppe, macchinista della regionale di Livorno, ha guidato il suo ultimo treno. E' arrivato in stazione e a salutarlo insieme a sua moglie e sua sorella, c'erano i colleghi. Beppe ha rimandato la festa successiva per un lutto in famiglia. Chi è comunque andato ad aspettarlo, ha visto un Beppe davvero commosso. Questo caro collega ha condotto tante battaglie, anche da solo, senza mai scoraggiarsi, per vedere riconosciuto un diritto suo, che poi è diritto di tutti. Ci auguriamo di poter festeggiare insieme a lui appena sarà possibile.

MN



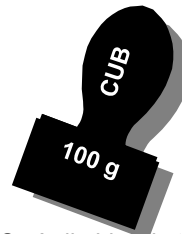
ode a chi non ode (XLV)

*I wanna be
Amanda Lear
il tempo di un LP
il lato A e il lato B
(Baustelle, 2017)*

*La lama scivola nelle carne
come resistenza non averne
Così con la testa
il Rapido nel tunnel saetta
finché tutto non l'inghiotta
E lì se ne resta.*

ode a chi non ode (XLV) b side

*Dalla galleria fatica fuori
un merci di ruggine e vapori,
che cigolii mai tacque,
e su un viadotto s'arranca
di ripide gittate
e pendii sopra l'acque,
forze magne a vincere,
come lombrico ad anelle
che lutulento s'espelle
da terragne viscere.*



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 deviatore; se è questo giornale, spera di non finirci scritto sopra, ne uscirai a pezzi.



TAMPONI PER CALCIATORI, POLITICI E VIP. E I MEDICI? HANNO DOVUTO ATTENDERE E ACCONTENTARSI DI CANTATE E STRISCIONI

SCAFFALI SVUOTATI NEI SUPERMERCATI, MA ALL'ITIPPI' TWETTINATO BRUCIA TUTTI ALLE MACCHINETTE DISTRIBUTTRICI



E menomale che il DOMINO era uno di quei giochi da fare in quanto costretti a a casa



EBBENE SÌ, HO FATTO LA SCORTA DI MERENDINE. E ALLORA?

MA COS'E PAZZI!
TUTTI L'URI FORA A
PISCIARI LI CANI!

GLI ENIGMI DI
MASTROGUZZETTA



...MI RIFACCIO
APPENA
RIAPRO



PER LUCREZIO E'
CORONA V.

1920

GLI SCIACALLI DI FOGGIA

A dimostrazione della capacità degli «sciacalli» teniamo a riferire che un tal *Di Padua* effettuando il 1874 il giorno 10 aprile da Benevento a Foggia con una 735 in doppia trazione con una 640 condotta dal macch. Feudo che aveva la pompa del freno guasta, in pendenza da Pianerottolo a Foggia tutte le stazioni furono spostate, tanto che in quella di Montaguto fu duopo retrocedere da fuori gli scambi di uscita, mentre lungo le tratte i viaggiatori si battevano la testa a vicenda.

Da questa stazione il macch. Feudo lo sostituì. Poverino! Restava senz'aria nel serbatoio! E dire che la pompa era una moderna a doppio effetto.

Citiamo ancora lo sciacallo *Zampino* che per diverse volte ha fatto correre il carro attrezzi in suo aiuto.

Che dire poi di *Arminio*? Partì con treno completo... seminò i carri per le stazioni a sua richiesta, e giunse a Pianerottolo col bagagliaio solo dopo tredici ore!

Per chi non la conosce, la tratta Foggia-Pianerottolo è di 58 km e i treni impiegano tre ore.

Ne sanno nulla i superiori?... Faremo seguito...

Foggia, Maggio 1920

NICUZZO

Sicuro; i compagni ci inviino precise notizie su l'opera di questi signori che l'impudenza e la criminalità di alti funzionari vorrebbero mantenere alle delicate mansioni di macchinisti, per mortificare la nostra categoria, per sabotare il materiale e per attentare quotidianamente, alla vita di chi viaggia.

NOI

**IN QUESTO NUMERO OMETTIAMO
L'INDICE DEI PEZZI STORICI PUBBLICATI
SINORA PER DARE SPAZIO, A GRANDE
RICHIESTA, AL PEZZO CHE SETTE ANNI
FA INAUGURÒ LA SERIE
(Cub Rail 19, maggio 2013)**

* Castellammare Adriatico, oggi Pescara.

** Luigi Rizzo (Milazzo, 1887 – Roma, 1951), capitano di fregata pluridecorato.

*** Probabilmente la Castellammare Adriatico-Montesilvano, anni dopo prolungata fino a Penne

1922

LO «GNOGNO» DI ANCONA

Il segretario *Onofri Alfonso* di una Divisione di Ancona, soprannominato per la sua intelligenza «Gnogno» (parola che non ha traduzione letterale in italiano), in occasione del 1.º Maggio si è ancora una volta voluto distinguere.

Presentatosi di buon mattino in Deposito di propria iniziativa, senza che qualcuno lo prendesse sul serio si dava da fare per impartire, secondo lui, istruzioni al personale militare comandato a prestare servizio ai treni.

Il segretario «Gnogno», più volte nella giornata aveva espresso il proposito di scortare qualche treno, poiché il lavoro diurno in quella circostanza non gli era troppo giovevole alla sua salute, si è riservato un treno notturno per C. Mare,* il 1785 alle ore 21.

Calzato di un attillato spolverino si presentava al macchinista del 1785, un maresciallo di marina, per l'ing. Onofri, e prendeva posto sulla locomotiva armato di un buon paio di occhiali affumicati per dare più importanza alla sua povera persona.

Durante la corsa del treno, il nostro ingegnere di carta pesta, non si stancava di distribuire ai buoni militari tutta la sua sapienza in materia di locomotive, ma dopo un ansimante percorso di appena 60 km e dopo avere riformato il povero milite che funzionava da fuochista, il quale nel breve percorso ha dovuto gettare nel forno circa *quattro tonnellate di carbone!*, non poteva più proseguire la corsa per... mancanza acqua nel tender.

L'ingegnere... di carta pesta «Gnogno» non si perde d'animo, sa che da quella stazione parte una Ferrovia Privata*** e subito dà ordini di portare la locomotiva sotto il rifornitore d'acqua di detta Società. Se nonché sul posto si accorge che il binario è alquanto più stretto di quello dello Stato e quindi la locomotiva non può inoltrarvisi! I lampi di genio non mancano... all'ingegnere «Gnogno», ad ogni costo vuole rifornire d'acqua la locomotiva, perché intende emulare il capitano Rizzo** in prodigi di valore; (del resto anche l'ing. «Gnogno» ha percorso gli studi nautici), e per la bisogna si fa dare dal Capo Stazione la calza della pompa d'incendio per collegare il rifornitore con la locomotiva, disgraziatamente la lunghezza della calza non è sufficiente, e l'ingegnere... di carta pesta resta interdetto, ed a malincuore ordina al Capo Stazione di chiedere la locomotiva di riserva.

Finalmente in quella notte tutte le disgrazie si abbattano sul povero... ingegnere «Gnogno», perché i posti di riserva sono affatto deserti, ed il nostro povero «Gnogno» è costretto restare di guardia al treno fino al mattino, maledicendo contro l'avversa fortuna!

Congratulazioni, novello Papin!



A-B. Mercato sulla ferrovia di Mae Klong, nell'omonimo distretto nella città di Samut Songkhram a circa 60km d Bangkok. I locali lo chiamano anche 'Talat Rom Hoop' che significa più o meno il 'mercato delle tende che si chiudono'. Il mercato si sviluppa lungo il tratto ferroviario che collega Bangkok a Mae Klong. Davanti al treno il Leo Mannucci a bandiera spiegata.

C. il Girezzi dall'Argentina, cascate di Los Alerces, Bariloche

CUB RAIL NEL MONDO

Porto di Catania, 18 febbraio 2020, durante il presidio di solidarietà con i portuali genovesi impegnati nel blocco della nave saudita "Barhi Yanbu" in giro per caricare armi. Alle spalle di Pippo Gurrieri (Cub) e Anna Di Salvo (Cobas) si vede la famigerata nave militare Diciotti, ormeggiata da mesi a Catania.



