

WOBBLY



anno XII numero 64 aprile 2021

**CUB** *Rail*

**CUB** *Rail*

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

Giornale di collegamento tra i ferrovieri

**64**



# La stagione dei contratti

**La mobilitazione per gli RLS dopo la sentenza su Viareggio** pagg. 7-11



## ABBONAMENTO 2021

Annuale 6 numeri + gli speciali: 12 euro

Iscritti Cub o Cassa di Solidarietà: 5 euro

Iscritti Cub e Cassa di Solidarietà: gratuito

Abbonamento PDF: 6 euro

POSTEPAY: 5333 1711 0998 3185 intestata a Mirko Logiudice O, *SE PREFERISCI:*

BONIFICO IBAN: IT86X3608105138242047642075 Beneficiario: Mirko Lo Giudice

Causale: abbonamento CubRail

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

**CUB RAIL WOBBLY**  
**GIORNALE DI COLLEGAMENTO TRA I**  
**FERROVIERI**

REDAZIONE

Via Cadibona, 9 Milano

SITO INTERNET

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

FB

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

E-MAIL [cubrail@libero.it](mailto:cubrail@libero.it)

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

Direttore Giorgio Sacchetti

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

Stampato in proprio, 15 aprile 2021

## IN QUESTO NUMERO

- 2 La vignetta del Marchio
- 4 *Editoriale*. Per un senso sindacale della costituzione di parte civile negli incidenti ferroviari
- 6 *Oggetti misteriosi. Le astrattezze della ferrovia profonda*. L'allungatore di percorrenze
- 8 *Crhonicub Italia Ticino Grigioni*
- 10 Sciopero sulla sicurezza 9.2. Comunicato finale Cubtrasporti
- 11 Livraga un anno dopo, ricordando Mario e Giuseppe
- 11 Strage di Viareggio. Sentenza è compiuta
- 12 Quel che rimuove la Cassazione su Viareggio
- 14 Resoconto incontro Sindacati di Base con ANSFISA del 27.1
- 16 Lettera preparatoria all'incontro con ANSFISA
- 17 *Videocrassia*. I discorsi sul futuro parlano del presente
- 18 *Dagli Impianti:*  
Toscana. C'erano una volta gli Impianti Passeggeri - Lombardia. Ineffabile Trenord Nazionale IC. Documento RLS su emergenza Covid-19
- 22 Intervista ad un bracciante che lotta nelle campagne
- 25 Vademecum anormalità porte di salita (DEIF4.11)
- 29 Benvenuti al Gallia Hotel
- 32 *Storico*. I bestioni krumiri di Bologna
- 34 Le lotte dei ferrovieri giapponesi contro le privatizzazioni (VI)
- 38 *Biografie partigiane*. L'ultima battaglia degli ex partigiani
- 40 L'assassinio di Ottavio Bottecchia
- 42 *Il cubetto*
- 44 *Rubriche musicali*. Music and words. Louder than music
- 45 "Non l'ho mai incontrato" di M.Milani



## COPERTINA

In copertina... Uomini bisogni e binari. Si fa fatica ad illuminare atti di razionalità in quel che accade. Mentre la distribuzione dei vaccini lascia ancora i soggetti fragili in attesa, le categorie si fanno avanti. Ed ecco giudici e avvocati, ultimi i bancari il 17 marzo, ma niente nell'intero il comparto dei trasporti (TPL, ferrovie, aereo, etc) e distribuzione (supermercati e logistica) che invece restano al palo. Ma sono quelli obbligati a lavorare anche in lockdown, lavorano per definizione in condizioni di promiscuità. Del resto manco i tamponi prima erano arrivati. La scarsa produzione e i mancati impegni delle ditte farmaceutiche sono evidenti scuse, rappresentando al massimo il quanto ma lasciando intatto il come. Con coerenza di lezione imparata dalla pandemia, infatti, su quel punto si dovrebbe rispondere con l'unica azione ragionevole. La nazionalizzazione (la si chiami come si vuole, europeizzazione, confisca, requisizione...) dei brevetti e la messa a produzione su larga scala. Per carità! Eppure tali parole, lungi dal pericolo collettivista, ricorrono proprio nei primi DPCM e in alcuni stati sono state pure applicate in provvedimenti di diversa circostanza. Buio e silenzio. Del resto pure la stampa si esprime a reti unificate: "stare buoni", "attendere chi provvede per voi" si stanno imprimendo come lo spirito del tempo. E' un periodo che sembra non muoversi, non va né in su né in giù, come la nave incagliata che intasa lo stretto di Suez. Un evergreen del capitalismo che appare a volte così fragile chiardiluna e basta poco a fermarne gli ingranaggi: per sei giorni di blocco del passo dove transita il 12% del commercio mondiale si stimano danni per 6-8 miliardi. Per bloccare il transito dei migranti, invece, ci si mette a posto rapidamente prezzolando i loro aguzzini, di terra e di mare, con cifre di denaro che potrebbero dare dignità vita e benessere a tutti. Solo le lotte condotte dal basso sono in grado di essere universali, di emancipare tutti. Solo esse saprebbero restituire alla parte debole le tutele per non essere calpestata. Il solo tema del trasporto pubblico, ad esempio, pare un tema di un altro secolo. Parola che casca secca e vuota appena pronunciata. Bisogna cercarle col lumicino le vertenze operaie. Senz'altro fuori dalla ferrovia. E non che non vi siano temi scottanti ma il silenziatore pandemico è calato su tutto, cui si è aggiunta una spogliazione generazionale dei patrimoni di lotta di cui aziende e sindacati si sono incaricati con sistematica cura. Piano piano i contratti nazionali vengono firmati senza rumore. Nessun dibattito nei posti di lavoro. Sarà questa l'eredità consegnataci dalla pandemia?

# La contrazione dei contratti

# A

lla fine ci prenderemo i CCNL come il covid-19? Ci ritroveremo improvvisamente positivi al contratto nazionale da un giorno all'altro come qualcosa che dall'esterno irrompe nelle nostre vite, prima votate ad altro e poi mutate all'improvviso? Come durante la pandemia è stato per i DPCM e la loro traduzione nei posti di lavoro, come è stato per le decisioni dei comitati tecnici aziendali e come le perduranti ristrutturazioni sono calate allo stesso modo di qualcosa cui uniformarsi senza fare una piega. Anche il CCNL dunque scende dal cielo di remote trattative, qualcosa su cui pare non abbiamo diritto di mettere bocca? Qui il contagio per l'inezienza delle categorie è inevitabile e non ci sono DPI che tengano, dal momento che la contrazione non è individuale bensì, appunto, collettiva. Pandemica. Sindemica.

Ma andiamo per ordine. L'ordine va infatti rispettato e la consegna governativa è procedere col minimo di conflitto sociale ad incapsulare i contratti nazionali senza troppo rumore: pochi cambiamenti (o cambiamenti invisibili) e nessuna vertenza di conflitto. Così nel silenzio sociale si sono già siglati nell'immobilità della pandemia l'artigianato, i chimici, le telecomunicazioni, l'industria-legno, gli alimentari-industria, il pubblico impiego, il commercio, i bancari etc e, fino a ieri il CCNL cardine del mondo del lavoro, quello dei metalmeccanici. Tanto che il Sole 24ore del 17 marzo può titolare a pag.17 "L'urgenza Covid rilancia il dialogo tra le parti sociali", un pezzo che presenta uno studio statistico centrato sulle misure di contrasto alla pandemia, collaborativamente concertate, ma che prelude come viatico esplicito ai rinnovi contrattuali (22 presi in considerazione, si dice, di cui 9 di riferimento al sistema confindustriale). Oggi siamo all'incasso di quello della Mobilità: lo scatolone vuoto, con le trattative sui due tronchi polmonari del TPL e del Ferro. Il mancato riempimento del comune livello superiore della Mobilità è causa dell'assenza di discipline comuni e permette ad esempio a società miste, come Tper, di utilizzare il solo

contratto autoferro pur svolgendo piena attività ferroviaria. In realtà la coerenza del CCNL di riferimento è ben lontana e nel mondo ferroviario se ne vedono di tutti (Italo e altre imprese merci con i metalmeccanici) e persino si sono inventate nuove categorie merceologiche per la derubricazione di salario e diritti: logistica, facchinaggio, multiservizi. Gli Appalti Ferroviari stanno perdendo la loro specificità contrattuale, legata alla specificità funzionale, per scivolare sotto nomi generici e a ribasso di tutele. Quanti contratti di inquadramento ci sono solo all'interno dell'azienda MercitaliaRail srl (gruppo FS)? Tanto che l'impresa mangia se stessa di concorrenza: il giochino serve a spostare quote di attività permanendo tutto in apparente immutabilità.

I contratti si sono ridotti. Ogni prassi partecipativa è stata da tempo sanificata: disinfettate le pericolose assemblee, inesistente una piattaforma rivendicativa da parte dei lavoratori, ampiamente igienizzate le vertenze non hanno alcuna eco sui posti di lavoro: i *titolati dall'incarico* (tessere) *vanno a sentire* le proposte dell'impresa, ne imparano a memoria le formule giustificatorie (da oltre un anno va tanto la *conciliazione vita-lavoro* che guardacaso fa da lubrificante agli impresenziamenti e da premessa all'accettazione tout court del telelavoro), inseriscono nel testo welfare e altri proventi per la loro esistenza - come enti mediatori- e la ricetta è pronta per l'impiazzamento ai lavoratori. Condire, se serve, con qualche spauracchio del *potrebbe andare peggio* e proclamare la salvaguardia dei diritti dei ferrovieri che, nella migliore delle ipotesi, significa blandire una tribù indiana chiudendola nella riserva, sempre più piccola, in attesa che eliminazioni di interi comparti (Verifica e Manovra passate in appalto! settore Merci perso nel mercato!), ristrutturazioni interne e assunzioni di orde di giovani, vergini e affamati di lavoro qualunque sia, la portino all'eutanasia. Con lo stesso silenzio con cui ciascuno ha accettato le altrui sorti espulsive che gli permettevano di spingere ancora un po' più in là la propria ora.

Chi non vuole subire il destino del gregge menato al mattatoio dovrà ripartire dalla battaglia al cuore del

mondo del lavoro. La vertenza, per *con-trarre* fra due parti e abbandonare il gioco di rimessa in cui una sola, la sindacal-patronale, decida indisturbata. Non è questione di rappresentanza svenduta, il terreno si sfronda da sé di parole e polemiche inconcludenti se i lavoratori riescono ad autorganizzare una forza alternativa sulla questione contrattuale che pretenda una diversa democrazia sindacale. A partire dall'urgenza vitale del Contratto Unico per tutto il settore. A partire da una lotta strenua a esternalizzazioni e precarietà, ossia al ricatto che esse si portano dietro. A partire da un'idea del trasporto pubblico, che nulla ha a che spartire con l'alta velocità e le sue logiche pervertite. A partire da un discorso sul metodo che già implica tanto di contenuto, ossia la partecipazione attiva e il controllo operaio sulla contrattazione. I lavoratori devono strapparsela e recuperarsela una contrattazione da attori e non da platea di spettatori, avere già un'idea alternativa di fare sindacato, costruire una visione di come occuparsi e decidere sulle loro cose.

Non c'è molto tempo, è infatti probabile, se il contratto light imposto dall'agenda di governo passa anche per questi settori, che avendo già operato svariate ristrutturazioni durante la pandemia (dalla chiusura di impianti alla remotizzazione di molte lavorazioni) il CCNL si limiti a recepirle assieme ad una regolamentazione del telelavoro (assolutamente necessaria, questa, altrimenti passa l'accordo individuale indicato dalla legge). Tanto le attuali leve di strizzamento di produttività sono lungi dal trovare ancora pieno impiego.

Ma la partita grossa si gioca altrove, fuori dai grandi settori classici e fuori dalle pubblicistiche sindacali. Sotto il tappeto sociale viene spazzata la polvere di conflitti in cui il contratto è perfino negato (collettivo e individuale) e si lotta per averne uno. E' una battaglia aspra e pionieristica, dagli esiti quantomai incerti sebbene, e qui la chiave, chi la conduce non ha niente da perdere se non la propria condizione precedente di invisibile ai diritti. Ecco qui un altro importante motivo per tenere buone le categorie classiche del lavoro: hai visto mai che nel caso di vertenzialità si creino saldature tra





le diverse conflittualità di categorie sociali. Hai visto mai che si metta a fuoco la conflittualità come categoria sociale... In questo settore lo Stato non lesina la sua partecipazione alle vertenze: ovunque gli atti di repressione degli apparati militari: carabinieri contro i picchetti, atti di citazione, perquisizioni, fogli di via e revocche del permesso di soggiorno.

A febbraio le trattative del CCNL della logistica (1,2 mln di lavoratori) si sono arenate davanti alle proposte ottocentesche della parte padronale: prima ancora di parlare di salari, le 24 imprese di settore si sono presentate chiedendo riduzioni di diritti, dall'indennità di malattia all'aumento delle figure di lavoro atipico e precario (e spesso fittizie), fino ad una revisione delle clausole sociali in caso di cambio di appalto. Una partita enorme che sta diventando l'asse di definizione del costo del lavoro nella fetta di PIL non industriale e forse anche di quella. L'unità di misura che determina un peso di costo aggiuntivo dello spostamento di merce. Un ambito dove lo

smartworking è l'ossatura del lavoro, e non come lo specchietto per le allodole del telelavoro bensì il ticchettio del caporale nello schermo in tasca (o, per usare un'immagine più sfrondata, il tamburo sulle remate nelle galee). Come in "Sorry we missed you" di Ken Loach. Accanto alla logistica le vertenze dei rider, che se va bene dovrebbero confluire nell' medesimo settore merceologico di CCNL.

A marzo gli scioperi. TNT, Amazon, Nichelino (TO) e ciclofattorini, con modalità peraltro analoghe: l'appello ai clienti di boicottare in quel giorno gli ordinativi del just in time.

Neanche con l'aggiunta dell'argomento pandemico -che dovrebbe essere messo a frutto per reclamare globalmente riduzione di orari e maggior distribuzione del lavoro- la classe riesce oggi a dare l'idea, non di un progetto ma quella semplicemente di civiltà della sopravvivenza; e ciascuno si tiene stretto il lavoro che ha, quale che sia e quale ci viene recapitato con giubilo dai soliti rappresentanti. Siamo così colti nello sbalordi-

mento dalle rivendicazioni del sottobosco del lavoro spicciolo lontano da ogni visibilità dell'occhio pubblico. "8x5" sugli striscioni -laddove le ore al giorno sono 10-12- ci pare un'eco di mondo ottocentesco, di sottoborghi fumosi della prima rivoluzione industriale, cui stentiamo a credere. Eppure non è Dickens, sebbene anche il malaffare sia nell'aria. È Prato, dietro casa, la Toscana della autonarrazione della buona amministrazione (invero già da tempo sbiadita); è la fotografia del lavoro che beneficia gli *immigrati del benessere*. La vicenda Texprint, per una che è una venuta alla luce del sole grazie alla penetrazione sindacale del SI COBAS, interroga fortemente tutti noi e non solo chi si occupa di lavoro. Qui la contrazione dei diritti è fuori dalla storia ufficiale, pur essendo storia presente (scritta nel rovescio di pagina di quella); il contratto sta sulle labbra del padrone "fatti piacere la minestra altrimenti fuori". Quello che si decide lì, in quei tanti lì, sarà decisivo per tutti. Dopo nessuno dica di non aver saputo, visto o sentito. ■



# OGGETTI MISTERIOSI

## le astrattezze della ferrovia profonda: *I catechisti*

**C**on intimo dispiacere e malcelato disagio andiamo sempre più convincendoci di aver perso il treno della modernità. Effettivamente ci viene difficile argomentare senza basarci su termini quali *lavoratori*, *vertenze*, *bisogni*. Un armamentario vetusto si direbbe. Leggere un comunicato confederale invece è un toccasana, un apprendimento senza eguali. S'impara che le cose prendono vita allorché il *Sindacato* (locuzione onnicomprensiva di se stessi) porta *all'attenzione del tavolo* che - notoriamente- ha memoria legnosa. Un'azione decisa che fiacca ogni resistenza, con l'azienda che accoglie *alcune desiderate*. E lì lo smarrimento del lettore che, immaginando già di poter accogliere le desiderate, viene rimesso in riga dalla scarica di *risorse* (definizione post industriale di *lavoratori*) che si palesano talune *così composte*, talaltre *così definite*. Cotanta scienza dialettica provoca disagio, lo ammettiamo, un disagio nel dover tradurre nell'arcaico linguaggio del lavoro le alte preposizioni del sindacalismo moderno. Svuotate le cantine dai polverosi manuali del bravo sindacalista persuasore, compendi di frasi e postura, s'afferma imperiosa la figura del sindacalista digitale. Alti muri divisorii cementati da neologismi, inglesismi, malintesi latinismi. L'ispirazione è alta, il parallelismo col linguaggio persuasivo aziendale inscindibile, la missione ferrea: **mascherare**, **sopire**, **centralizzare**, **dividere**. Non ci si sbaglia: la lettura del "mostriciattolo linguistico" (cit.) *attenzione* traduce la conoscenza del problema, che verrà seguito certo -ma a distanza- fino a che la memoria non gli regalerà il fisiologico oblio (**sopire**). Pari dignità non può essere negata alle panoramiche *a monte e a valle*, utile grimaldello per cercare di annacquare un pessimo accordo indorandolo con una finta trattativa (**mascherare**). Cosa dire poi del mattatore assoluto: il *tavolo*. Gareggia da anni con il Marco della vecchia Repubblica di Weimar in quanto ad inflazione, ha la stessa frequenza della punteggiatura in ogni testo confederale ed è il jolly per ricordare agli illusi che le cose si decidono lì, fra loro e l'azienda, il resto non deve avere valore (**centralizzare**). Nel menu dialettico confederale non mancano talvolta concordati spazi autoreferenziali, istillazioni di competitività nel rivendicare successi (?) di parrocchia, per *separare i tavoli* rispetto al distruttore temporaneo dell'unità sindacale (**dividere**). Poi, alla fine, si torna al profano mistero della fede: credici (non obbligatorio), paga e vai a lavorare.

Almeno tu... ■

## PARTECIPA AL QUESTIONARIO SUL RINNOVO CCNL AF/FS

Le sigle sindacali già firmatarie degli ultimi CCNL stanno concertando un nuovo Contratto AF e FS (scaduto da 3 anni), come al solito senza coinvolgere minimamente lavoratrici e lavoratori. Per evitare di ritrovarci la solita minestra prendere o lasciare, dobbiamo esprimere adesso le nostre aspettative. È importante rispondere in tanti al questionario di seguito al di là delle tessere e delle simpatie sindacali per rivendicare dignità e qualità nel nostro lavoro. Questo questionario ha carattere generale ed è propedeutico ad analisi più specifiche per settore. E' fondamentale

Il link è <https://forms.gle/DUvQqY1MssfBqmKa8>

# Strage di Viareggio: dalla Cassazione una sentenza politica

## La sicurezza si paga: per noi lavoratori quasi 80.000 euro di spese legali

Al nostro giudizio fortemente negativo sul merito della sentenza di Cassazione per la Strage di Viareggio, si aggiunge un grave fatto che ci riguarda direttamente come Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza che hanno partecipato al processo in qualità di parte civile: siamo stati chiamati, dai legali delle FS, a versare una somma complessiva di quasi 80.000 euro destinate a risarcire agli imputati le ingenti spese legali dei primi due gradi di giudizio, oltreché a pagare le spese processuali del terzo grado di giudizio.

La Corte, avendo escluso l'applicazione delle aggravanti previste per la violazione delle norme sulla sicurezza del lavoro per l'immane disastro ferroviario, ha delegittimato tutte le parti civili di rappresentanza dei lavoratori - sindacati e RLS - già riconosciute in primo e secondo grado, con la conseguenza, degli addebiti economici.

La strage di Viareggio è ormai tragicamente nota a tutti. Erano le 23.45 circa del 29 Giugno 2009 quando, nella stazione, un treno merci carico di gas GPL deragliò e si compì l'immane tragedia: **32 morti, decine di feriti gravissimi, un intero quartiere distrutto**. Il processo che ha coinvolto varie società, amministratori delegati e manager, l'8 gennaio 2021 dopo quasi 12 anni, è giunto ad un esito tanto inatteso quanto insidioso per il futuro della sicurezza sul lavoro e delle ferrovie.

La controversa sentenza della Corte di Cassazione, con una vena di disprezzo verso le vittime, i loro familiari e tutti i ferrovieri, ha determinato un ribaltamento delle decisioni del Tribunale di Lucca in 1° grado (2017), confermate dalla Corte d'Appello di Firenze (2019), le quali avevano riconosciuto le responsabilità delle società e dei manager coinvolti, **ha ritenuto non applicabile il Testo unico sulla sicurezza del lavoro e le relative aggravanti**. Ha dichiarato conseguentemente prescritto l'omicidio colposo, pur condannando in via definitiva alcuni degli imputati per il reato di disastro ferroviario, rimandato ad un appello bis altri e **prosciolto tutte le imprese**.

Oltre all'amearezza di una decisione così clemente nei confronti del potere, rappresentato dalle imprese e dal sistema economico finanziario del settore, subiamo oggi **la gravissima conseguenza dell'addebito delle spese legali da affrontare come singoli lavoratori**.

E' evidente che il pagamento di somme così elevate rappresenta un vero problema per tutti i soggetti coinvolti - e anche per quei sindacati che pure possiedono maggiori strumenti - **ma per noi risulta un onere gravissimo, quasi insormontabile**. Sottolineiamo che **non abbiamo mai ricevuto un centesimo dei risarcimenti** riconosciuti nei primi due gradi di giudizio.

Al peso dell'impegno di questi anni e di una sentenza percepita come profondamente ingiusta, si va a sommare un'ulteriore **ingiustizia** cui far fronte con evidenti ripercussioni sulla nostra vita privata.

**In questi oltre 11 anni, con i familiari delle vittime e con i tanti cittadini di Viareggio che hanno vissuto da vicino la tragedia, assieme a centinaia di ferrovieri di tutta Italia, abbiamo condiviso la battaglia per sicurezza, verità e giu-**

stizia, abbiamo messo a disposizione la nostra esperienza diretta offrendo un contributo e un supporto di conoscenze, di carattere tecnico, documenti, prove e testimonianze, sia per la formazione delle determinazioni processuali che nella incessante opera per la divulgazione e la comprensione presso l'opinione pubblica delle regole di dettaglio del funzionamento del sistema ferroviario, un ambito specialistico con processi produttivi sconosciuti ai più. E lo rifaremmo con la stessa convinzione.

L'attacco frontale a questa partecipazione delle figure di rappresentanza dei lavoratori, tuttavia è politico, pericoloso e inaccettabile, quasi a relegare questa tragedia alla sola sfera privata dei soli congiunti diretti, "ammonendo" le singole parti civili con la mannaia economica delle spese legali. Nelle pieghe del dispositivo della sentenza, letto nell'aula della Cassazione l'8 gennaio scorso, c'è il tentativo di fiaccarci anche individualmente e l'obiettivo ideologico di dissuadere chiunque, in futuro, ad occuparsi delle vicende processuali per questi disastri, nonostante i ferrovieri siano sempre coinvolti e spesso anche vittime.

Siamo determinati a respingere questa deriva giudiziaria e questa ondata di cultura intimidatoria con la forza dell'unità e solidarietà dimostrata in questi anni tra familiari, cittadini di Viareggio, associazioni democratiche, sindacati, enti, ferrovieri, viaggiatori e da tutti coloro che hanno a cuore la sicurezza. Soprattutto perché se non affrontata e risolta collettivamente, questa vicenda rischia di divenire un micidiale deterrente alla partecipazione civica dei lavoratori nella difesa dei diritti individuali e collettivi e per la tutela della salute nei luoghi di lavoro, nonché alle battaglie sociali per la sicurezza ferroviaria.

Lanciamo un appello per un sostegno diffuso, anche economico, per far fronte alle conseguenze di questa sentenza che - **se subita passivamente - rischia di neutralizzare quell'indispensabile anticorpo interno e di controllo del sistema produttivo nelle ferrovie, rappresentato dagli stessi lavoratori**.

Da parte nostra confermiamo l'impegno a proseguire la battaglia sul fronte legale e soprattutto sui nostri luoghi di lavoro, che sono i binari, officine, treni e stazioni, tutti luoghi in cui anche cittadini e viaggiatori devono sentirsi al sicuro.

Per la sottoscrizione abbiamo aperto un apposito conto corrente il cui IBAN è:

**IT96V0760103200001053269260**

intestato a Dante De Angelis. Per i versamenti la causale è: **"Contributo di solidarietà per spese legali e processuali RLS Processo Viareggio"**.

I lavoratori RLS coinvolti:

Vincenzo Cito (Torino), Filippo Cufari (Livorno), Dante De Angelis, (Roma), Maurizio Giuntini (Pisa), Alessandro Pellegatta (Milano), Giuseppe Pinto (Bologna)



# GRAZIE

**Strage di Viareggio: dalla Cassazione una sentenza politica, anche contro i lavoratori.** La sicurezza si paga: per noi semplici RLS quasi 80.000 euro di spese legali

## La Campagna di sostegno prosegue

Rendiconto al 10 aprile 2021 dei sottoscrittori su Conto Corrente Banco Posta

IBAN:

IT96V0760103200001053269260 intestato a Dante De Angelis

E sulla Piattaforma Produzioni dal Basso Progetto "La sicurezza si paga!"

Quelli che seguono sono il rendiconto delle somme raccolte dal 30 marzo 2021 al 10 aprile 2021 e gli elenchi dei tantissimi ferrovieri, lavoratori, cittadini, associazioni, comitati e realtà sindacali che hanno aderito al nostro appello pubblico per sostenere le spese legali e processuali che siamo stati chiamati a sostenere nel procedimento penale per la strage di Viareggio, a cui abbiamo partecipato nella qualità di parti civili. Grazie a tutti voi la somma raccolta con la sottoscrizione ha raggiunto i

**51.478,55 Euro**

A questo va aggiunto quanto messo immediatamente a disposizione dalla "Cassa di Solidarietà tra ferrovieri" che ci ha permesso una maggior serenità nell'affrontare questa vicenda. Ai responsabili e a tutti gli associati della Cassa dobbiamo una gratitudine particolare per la grande generosità e consapevolezza politica e sociale dimostrata per il sostegno offerto nell'immediatezza, sia sul piano morale che nell'organizzazione di questa sottoscrizione pubblica.

Siamo profondamente colpiti dalla solidarietà che in tantissimi ci state dimostrando con il vostro contributo. Mai avremmo immaginato che a poco più di 10 giorni dall'inizio della raccolta, potessimo vedere questo risultato.

Il prossimo rendiconto lo pubblicheremo il Primo Maggio - Festa dei Lavoratori - augurandoci di poter annunciare, proprio quel giorno, il raggiungimento dell'obiettivo. Ancora un grande grazie a tutti e tutte voi.

*Alessandro, Dante, Filippo,  
Giuseppe, Maurizio e Vincenzo*

ELENCO SOTTOSCRITTORI INDIVIDUALI E COLLETTIVI - 527 MOVIMENTI CONTABILI IN ENTRATA PER OLTRE 1000 PARTECIPANTI - CHE HANNO ADERITO ALLA SOTTOSCRIZIONE A FAVORE DEGLI RLS COSTITUITI PARTE CIVILE NEL PROCESSO PER LA STRAGE DI VIAREGGIO PER LE SPESE LEGALI E PROCESSUALI, A SEGUITO DELL'APPELLO LANCIATO IL 30 MARZO 2021. (CI SCUSIAMO PER LE EVENTUALI IMPRECISIONI E TRONCATURE DEI NOMI, DOVUTE AI LIMITI DEGLI SPAZI CONSENTITI DALLE VARIE APPLICAZIONI BANCARIE PER GLI ACCREDITI. CHI VOLESSE COMUNICARE CORREZIONI PUÒ SCRIVERE A [RLSSTRAGEVIAREGGIO@GMAIL.COM](mailto:RLSSTRAGEVIAREGGIO@GMAIL.COM) CHE SARANNO APPORTATE SUL PROSSIMO RENDICENTO).

LOTTI GUGLIELMO, MALDERA CATALDO E TEALDI GIANCARLA, MINNO FRANCESCO E SCIPPA GRAZIELLA, RETTA CARMINE E BEVILACQUA ASSUNTA, SECURO ALESSIA, VENTURI ORIANA E FERRIANI FABRIZIO, ANDREA PAOLINI, APICELLA LUIGI, CASTRUCCI EUGENIA, CICCONE GIUSEPPE, CONDELLO BRUNO, GRASSO VINCENZO, FRASCHETTI MONICA E MONACO ANTONIO FRATINI PAOLO, D'AVANZO PATRIZIA GUIDI NICOLA LUCE ORESTE, NISI MONICA, MARIANI MATTEO, MARTUSCIELLO GIUSEPPE E CARACCOZZI CATERINA, MOLLICA POETA DR. LOREDANA, MORVIDI ORIETTA, PERAZZO MARCO, ROBERTO GROSSO, SCIVOLI SANTINO E LAGANA MARIA ELENA, SERGIO BALDI, STEFANO SONAGLIA, TITTON OMAR, VALENTINA OLIVERI, VITTORI MARCO E GRIECO CONCETTINA, ZACCONE GABRIELLA E CORDERO PAOLO, A-TONO PAYMENT INSTITUTE S.P.A., ACERBO MAURIZIO, ADAMI ANDREA, ALESSANDRO BELLASSAI, ALESSANDRO MENSINI, ALESSANDRO PELLEGGIATA, ALESSI FABIO, ALESSIO LA ROSA, ALESSIO NICCOLI, ALVISI MASSIMO E PARRINELLO GIOVANNA SILVANA, AMARO MASSIMO E CAMPINOPOLI TERESA, AMBROSIO ALESSANDRO, ANDREA BECUCCI, ANDREA KOMEL, ANDRIANI ANGELO E NOVIELLO ARCANGELA, ANGELINI LUCIA, ANGELO DISPINZERI, ANGELO SAPONARO, ANITA RICCIPELLI, ANTICO GIUSEPPA, ANTONI ELEONORA E ANTONI ANTONIO, ANTONIO NACCI, ANTONIO ROCCO, ARCANGELI ANNA MARIA E FAVAZZA RUGGERO, ARESI TIZIANA E SELVAGGIO EGIDIO, ARIZZI ANDREA E DI MURI VIRGINIA, AROBBA MAURIZIO, FERDINANDO ASPETTI FABIO, ASSOCIAZIONE NAZIONALE GIURISTI DEMOCRATICI,

ANCORA IN MARCIA!-AUGUSTO CASTRUCCI APS ETS, AUTIERO VITALIANO E TORELLA ANNA, BABBONI MASSIMILIANO E POLETTI MICHELA, BADONI MAURIZIO, BALDANZI SIMONA, BALLERINI CLAUDIO, BALLERINI MARCO, BALSANO ROCCO MARCELLO, BARBERIS PATRIZIA, LOREDANA GIACOBBE ARTURO, BARDI ANDREA, BARONI RICCARDO, BARONIO MARCO E VENTURELLI CLAUDIA, BARTOLINI LUCA, BARTOLOMEI FEDERICO, BASILI CARLO, BATTINO VITERBO ANDREA, BAVA COSIMO, DA BELLAGAMBA MARCO PER CONTRIBUTO DI SOLIDARIETÀ DA PARTE DI 41 LAVORATORI TRENITALIA DELL'IMC DI ANCONA, BELLANTONI DOMENICO, BELLETTI ANTONELLO, BELLINO LIVIO E CAMUSSO ANNA, BENETTELLO VALERIO E POLICELLA IOLANDA, BERETTI CARLO, BERNARDINI SERGIO, BERSELLI SEVERINA, BERTACCI ROBERTO, BIANCONCINI GIANNI, BIGONGIARI GIORGIO, BIONDI CLAUDIO, BIQUICH REDA, BOCCARDO LORENZO, BONACCORSI MELISSA, BONANNI SERAFINO, DARIA MALAGUTI, FRANCESCO PETTINATO, BONSIGNORE ROSARIO, BORRUTO GAETANO, BOSCO VITTORIO, BOTTARO CLAUDIO, BOTTINI DIEGO, BRACALI MARCO "IN MEMORIA DI PIETRO MIRABELLI", BRACCIA MASSIMILIANO, BRUNETTI ANTONIO, BUSCAGLIA LORENZO, BUTTAGLIERI ALDO E BIANCHINI ORIETTA, DA STEFANO FILAFERRO PER COORDINAMENTO AUTORGANIZZATO TRASPORTI C.A.T. - FRIULI VENEZIA-GIULIA, CAGNES CESARE E CALLEGARO CAMILLA, CALISSI GIOVANNI, CALOI CLAUDIO E TONIN MARGHERITA, CAMPANELLA SONIA, CAMPI MARTINA, CAMPISI ZAIRA, CAPELLI MARCO, CARADONNA LEONARDO, CARCIPOLO SALVATORE, CARDIN JLENIA, CARDINALE GIANLUCA E CICALA PAOLA, CARMELO DI ROSA, CARNEVALE SALVATORE, CAROLLO FULVIO, CASALINO LEONARDO, CASTRICIANO PAOLO, CASULA MARIO GIOVANNI MICHELE DETTORI M, DA CLAUDIO GRIMALDI PER COORDINAMENTO AUTORGANIZZATO TRASPORTI C.A.T. - TOSCANA, CATALETA LUIGI E CANANA' ANNA FILOMENA, CECCHINELLI INO, CEDDIA FRANCESCO, CHERUBINI ALESSIA, CHIAPPERINI FRANCESCO, CHIAPPERINI SABINO E LABATE SANTA, CIANFONI ANDREA, CIAVATTI SONIA E MARCHIONI MARCO, CIMMINO EDUARDO, CIMO IMPALLI VINCENZO, CIRIELLO LUCIANO, CLAUDIO GRIMALDI, COCCO MARIA, COFLER MARINO E DELAITI SANDRA, COLLEBRUSCO LUCA, CORDONE



GIUSEPPE, CORSETTI EDOARDO, CO-SCIONE GIUSEPPE, COSTANTINO DEMETRIO E TURCO GIUSEPPINA, CRISCUOLI MARINA E FUSELLI FRANCO, CRISSETTI ROBERTO, CRISTOFARO ANTONIO MINNELLA, CROCIATI MARCO E QUADARELLA DANIELA, CROGNALETTI IRENO, CRUCITTI ALESSANDRO, CUDIN MARIA GRAZIA E MACCAGNO DINO, CUFARI FILIPPO E VENTRE PIERINA, CUPPI MARCO, CURCI CLEMENTE DONATO E AMICARELLI G, D'AMICI RIZIERO, DAMMACCO LEONARDO, D'ANGELO LEILA LISA MARIA E BERNI MAURIZIO, D'AMORE ANGELO E ROMANI CRISTINA, BASILE LUIGI E BELLOCCHIO MARIA, MATTEINI GIOEN, NASI CLAUD, PASQUINI STEFANO PER HELPPPPPP... HLVS, DAMIANI FABIOLA E TOMEI LEOPOLDO, DANIELE DALLU, DARI FRANCESCA E SANGUINETTI FABIO, DARIO PACE, DE ASCANIIS MASSIMO, DE DONATO RAFFAELE, DE PAOLIS ROBERTO E FARISATO PATRIZIA, DE RICCARDIS ELISA, DECESARE DARIO, DECIMO GIUSEPPE, DEHGHAN TARZ BASCIR ANDREA, DEL CONTE MASSIMO, DELLA TORRE ERCOLE E RICIPUTI MARIA TERESA, DENTI DAVIDE, DESSI' GABRI, DI FONZO ALESSIA E FUSARO GIUSEPPE, DI LUCCIO ANTONIO E SALVATI GERARDA, DI MARIA LUCIANO E PARATORE PASQUALINA, DI MAURO STEFANO, DI PIETRO MARIA RITA E D'AGOSTINO NUNZIATA, DI RUZZA ROCCO E SIMONELLI ELISA, DI SABATO ITALO, DI SANTE CORRADO, DIMASTROMATTEO LUIGI, DOBERTI STEFANO GIOVANNI E TOMASELLI ILARIA, DOBRILLA RICCARDO, DOMENICO QUATTRONE, DOMINICI FRANCO E TRAVAGLI SILVANA, DRAGO FEDERICO, DREOSSI SANDRO, EBOLI GENNARO, EDGARDO CONCONI, EMANUELE FEDERICO, ENRICO CASTALDI, ETTORE LANZINO, FABIO DE SANTIS, FALORNI SILVANO, FALZOI PAOLO, FANTACCIONE GIOVANNI E COCUZZOLI LUCIA, FARANO ANDREA, FARINA GIUSEPPE PIO ANTONELLO, FASCE CLAUDIO, FATALI DANIELE, FATARELLA STEFANO, FATTIBENE FRANCESCO E FATTIBENE FABI, FAVA GIORDANO, FAVRETTO ROBERTO, FEDERICA ROMEO, FEDERICO STOLFI, FERRI ROBERTO E BORGHI ELISABETTA, FINELLI LUCIANO E FINELLI CARMINE, FIORE MARIANO, FISCHETTO NICOLA, FOLESANI DAVIDE, FONTANA AXEL, FONTANA NAZZARENO E CAVALLUCCI BRUNELLA, FRANCESCO DEL BIMBO, FRANCESCO DI VIRGILIO, FRASCARI GIANCARLO, FREGOLI LUCA, GABRIELLA PETTERUTI, GAIA MOSCARELLA, GALLO STEFANO, GALVAGNI STEFANO E GALVAGNI VALERIO, GALVANI SAVIO, GEMIGNANI NICOLETTA, GENOVA FRANCO,

GENOVESE ANTONIETTA, GEORGE CIPRIAN CHIRITA, GERACI SALVATORE E RIGGI LUISA, GERARDI LEONARDO, GERMANI FRANCESCO E GERMANI AMEDEO, GHIRIBELLI GIACOMO, LANARI RANIERO, GIAI ALDO SILVANO E DOSIO NICOLETTA, GIAMPIERI GIANMARCO, GIAN PIETRO SALVATORI, GIANIORIO MAURO E NATILI MARIA TERESA, GIANLUCA FERRARA, GIANNULI ROBERTO, GIGANTINO GIOVANNI E MATRISCIANO MARI, GINNI ALESSANDRO, GIOLI PAOLA, GIONECHETTI DIEGO-DELEZOTTI LU, GIORGI RICCARDO, GIUNTINI LUCA E DEL BENE LARA, GIUSEPPE COLETTI, GIUSEPPE CUNDARI, GIUSEPPE MOLA, GIUSEPPE PESANTE, GIUSEPPE SALVATORE CUSCHERA, GIUSEPPE SERA, GIUSEPPE VINCI, GIUSTINO ANTONIO E LUCE CHIARA ELEONORA, GORI CLAUDIO, GORINI LORENZO, GRAZIANO DOMENICO, GRAZZINI SILVANA, GRECO NICOLO, GRECO DANIELA E MAIELLO FERNANDO, GRECO ROBERTO, GRIMALDI UMBERTO, GROSSI NICOL, GUARINO LUCIA, GUGLIELMUCCI ROBERTO, GUIDETTI LORENZO E CARANGELO SERENA, GUIDI MATTEO, GUIDO LEDDA, GUZZINATI LINDA, IASIO AUGUSTO, INCORVAIA FRANCESCO E FERRISE CARMELA, INGRASSIA MICHELANGELO FABIO, INNOCENTI LEANDRO, FALLEGNAMI ADRIANA, IRITANO ANGELO, IVANO CARIELLO, IVO AMONI, LA FORGIA ANTONIO, LA PIANA GIUSEPPE, LAI TOMMASO, LAMORTE WALTER, LANARI RANIERO PER 10 FERROVIERI DEL PERSONALE DI BORDO DELLA 'PASSEGGERI' DI ANCONA, LANGELLA ANTONIO E PELUSO FIORENZA, LANZARINI MATTIA, LATTANZI ROSSELLA, LAURA MARCHINI, LEARDINI FABIO, LEMMA VALTER, LEONI DAVID, LEONI DAVID PER ANDREA PECCHIOLI, LETIZIA CARDILE, LIDO TEODORO, LIMATA GIUSEPPINA E MASTRANTONIO ALFONSO, LIPPI SIMONE, LO GIUDICE MIRKO PER CONTO DEI 145 "PELLEGGATTIANI" AGLI AMICI RLS 80000 VOLTE VICINI, LO GIUDICE MIRKO E MANZONI ANNA, LO GIUDICE MIRKO E MANZONI ANNA, LO GIUDICE MIRKO E MANZONI ANNA PER PICCOLO CONTRIBUTO X I RLS VIAREGGIO, LOCANDRO GABRIELE, LUCIANO VENEZIANO, LUIGI AGOSTO, LUIGI BORRACCI, LUIGI CACIA, LUPI FLAVIA, MACCARI SANTINO E BUSCEMI MARIA, TINA MACCIONI ANDREA, MADDALUNI IVAN E ACQUESTA ANNA MAGALOTTI VIVIANA E MONTI DANILO, MAGGIO GIUSEPPE, MAGGIORI MARCO, MAGNI MATTEO, MAIMONE DOMENICO E FAZIO ROSSELLA, MAIORANO GAETANO, BULZIS ROSARIA, MALARA ERMINIA E CHILLE' GIUSEPPE AN TONIO, MALAVENDA DEMETRIO E CUGLIANDRO DOMEN, MAMMI SIMONA, MANCINI FRANCESCO E MAN-

CHINI NATALIA, MANCUSO FERDINANDO, MANETTI MARTINA, MANTONI ADRIANO, MANTONI TONIN, MANZO FEDERICA, MARANGIA FRANCESCO, SEMERARO ANTONIA, MARANI GOFFREDO, MARCELLO PROCHILLO, MARCHESE RAGONA GAETANO, MARCHISIO CARLO V. E GIULIANO MARIAL, MARCONE LORENZINA ANNA, MARIA GRAZIA CANTONI PER SOLIDARIETÀ COL COMPAGNO FERROVIERE DANTE DE ANGELIS, MARIA TERESA MACERA, MARTELLATO PATRIZIA, MARTINONI ISABELLA E MEA SIMONE LUIGI, MARZANI VINCENZO E SIMONE MARIANTO, MASSUCCI ENRICO MARIA, MATRONE DOMENICO, MATTEO PRONZINI, MAURO GERBELLI, MAURO MAZZEO, MAZZOLI MAURIZIO E LOPARCO MARIA ROSARIA, MENCHETTI MARIO, MENICHETTI CLAUDIO E ROMBI DANIELA, MERENDA STEFANO, MERI LUCII, MERO GRAZIO, MICHELON GIOVANNI, MIGNANI LAURA, MINARDI MARCO, MINGARONI MAURIZIO E ADDOBBATI IRENE, MOLETTI ROBERTO, MONACO FRANCESCO, MORIONDO LUCA, MORONI ALESSANDRA, MORVIDI ORIETTA, MORZILLI GIORGIO E BARONE TIZIANA, MURA RINALDO, MUSOLINO ROCCO, MUZI ENRICO E SADUN CLAUDIA, NALDI CARLO, DA MARIA NANNI PER ASSEMBLEA 29 GIUGNO, NAPOLI CIRO E NEGRO PIERINA, NATALOTTO GAETANO, OCONE ANTONELLA, OLIVIERO GIUSEPPE E IASCI ANTONELLA, OR.S.A.MACCHINISTI UNITI - TORINO, ORAZIO FORGIONE, ORLANDINI VINCENZO MASSIMO, ORSI ANNA MARIA, PAGANI SARA, PAGNANELLI RICCARDO, PALMIERI GIOVANNI, PANCRAZI STEFANO E SMORTO GABRIELLA, PAOLONI CLAUDIO, PAPA MANUEL, PAPACCIO DOMENICO, PAPPARELLA RITA E GRILLO GIUSEPPE, PARISE GABRIELE E FAENZA MERIS, PASINI ALESSANDRO, PASQUI LORENZO, PASSALACQUA SERGI, PASSARO ANNAGIULIA, PAULIS SANDRA E TENDAS GIORGIO, PAUSINI PIETRO, PEDARZINI MARCELLO, PELONE SERGIO, PENNACCHIETTI STEFANO, PEPE FRANCESCO E PAOLETTI SUSANNA, PERSICO MAURIZIO E GONELLI LIDA MARIA, PESCE GIANCARLO, PETRUZZELLI PAOLO, PIAZZI SIMONE, PICCHIETTI FABRIZI LUCIANA E FANONE ARIA, PICCININI RAG. ANDREA GIUSEPPE, PICONE SABINO E DEL FRANCO ALISIA, PIERALISI NICOLETTA E TALEVI GUIDO, PIERIMARCHI FULVIO, PIERLUIGI CORIAZZI, PIERPAOLO CECCHERINI, DAVY PIETRO CEBRARI E MARIA CHIARA PER IL MOVIMENTO NOTAV, PIGLIACELLI ELENA, PIRAS CARLA, PISANO NICOLETTA E SPROVIERO CARMINE, POGGIOLINI MONICA E SACERDOTALI LUCIANO, POLIDORO GIACOMO E

CORNAZZANI ELENA, POLITO RENATO, POMPA ANDREA E POMPA LUCIANO, PORCELLA ERIKA LUCIA, PORTICATI ROSSELLA, POSSIDENTE VINCENZO E FIMOGNARI BARBARA, POZZI AMOS E POZZI ALFIO, PREVITALI ANTONIO E MANTECCA DANIELA, PROTO GIUSEPPE, PUHALOVICH STEFANO, MASQUET ROSE MARIE, PULVIRENTI GAETANO, CARLO PICCIONI FEDER, RACCICHINI GIORGIO, RAFFAELE CAMPOSANO, RAFFAELE CLARINO, RAFFAELE GRASSI, RAGUSEO LUCA, RAIMONDI MICHELE, RASPO LEDA, RAYNAUD FRANCOISE, REMOLI SHARA, RENNA LAUCELLO, NOBILE FRANCESCO, MANCIN, RICCARDO ROSSETTI, RICCI UMBERTO, RICCIARDI ROBERTO, RIGAMONTI PIERANGELO, VACCANI CRISTINA, RINALDI MAURO, MAMMARELLA, RIZZO MARCO, ROBERTO BRAMBILLASCA, ROBERTO DE VINCENZI, ROCCHICCIOLI GIORGIO, STEFANINI, ROMANIELLO DONATO, ROMANO PASQUALE, ROMBI RICCARDO DR. RICCARDO, ROSARIO CONTICELLI, ROSSI DANIELE, RUGGERI MARINO, MORETTI ANNA PAOLA, RUSSO DOMENICO, RUSSO MARCANTONIO, GAETANIELLO, SABIONI CLAUDIO E GREGORI RITA, SACCANI CLAUDIO, SALVI ROBERTO E QUIRICI PAOLA, SANNA MARCELLO, MARCHETTA ERMINIA, SANTILLI LUCA, SANTOEMMA CESARE, SAPIENZA SERGIO ALFIO MASSIMO, SARA MAGINI, SARNELLI WALTER, SAVINO FRANCESCO, SCAFFIDI MUTA ANTONINO, SCARPETTA COSIMO E SOFARELLI CONCETTA, SCHINCAGLIA MARCO E DANESI ANTONIETTA, SCHINCO RAFFAELLO, SCORDO PIETRO, SELLERI SAURO, SERENI IVANO, SERRA MAURIZIO E PITTALIS CATERINA, SESTI FILIPPO, SIENA GIULIANA, SILVIA RIZZO, SIMBOLOTTI CLAUDIO, SIMONE GIREZZI, SISTO PASQUALE, SMALDONE REMIGIO, SOLAROLI GUIDO, SOLINAS FRANC, SOLLAI GIUSEPPE, SOMMARUGA CARLA E CRIPPA MASSIMO, SOMMAVILLA ELENA, SPANU GIAMP, SPINA ELISABET, STADERINI R. E ERMINI M., STAROPOLI CIRO, ZANNELLA VINCENZA, STEFANO BECCHETTI, STEFANO DE ANGELIS, STEFANO MORMILE, STELLA LANZILOTTA, STRANIERI MANUEL, SUPERCHI ANTONIO, TABORRI DANILO, TACCHI LINDA, TADDIA FRANCESCA, TAMAGNINI NEVIO, TAMMARO MARIA, ANDREZZI LUIGI, TEALDO MARIA LUISA, BERTINI MARIO, TERLINGO DOMENICO, PANCALDI JENNI, TERRACCIANO PASQUALE E CARFORA R, TERRANOVA GIOVANNI E ITALIANO MARIA CRISTI, TERRIBILE MARIO VALERIO, TESTA FRANCESCO, TESTA ROBERTO, TIBERIA GIOVANNI BATTISTA E PANICCIA DINA, TICCIATI SILVANO, BRACALONI ROSSANA, TIZIANA ARMANINI, TONTI SPURIO MARCO, TORRE MARIO GIORGIO, TOSCANO MATTEO, ERMINI PASQUALINA, TOSI MARIA ROSSELLA, TOTI FILIPPO, TREROTOLA SALVATORE, TROVATO CANDELORO, TUFFANELLI GIOVANNI E TUFFANELLI EMAN, TURRINI GIULIANO, SALVETTI ELE, UGLIANO CLELIA, VACCARELLI NICOLA IVO E GRAVINA ANGELA, VALENTINA CAVALLINI, VALENTINI STEFANO, VALERIA PRISPOLI, VALERIO ALESSANDRO, VARISCO DOMENICO, VARRIALE BRUNO E DI GIOIA LUCIA, VELTRI WALTER ANDREA, VENTRIGLIA ROBERTA, VERDOLINO SALVATORE, VERONICA PANZARELLA, VILLANI GIOELE "FIERO DI ESSERE FERROVIERE E FIERO DI QUELLO CHE RAPPRESENTATE", VINCENZI FABIO, VINCENZO CAVALIERI, VINCENZO PALESE, VINCENZO SCAZZARRIELLO, VIRGONE GIUSEPPE E VIRGONE SALVATORE, VITALI MARCO, VOLLERA ALFONSO E MERZETTI MARIA LUISA, ZABOTTI MONICA, ZAGATO FULVIO, BRACCO TERESA, ZANDA FILIPPO, ZANIBONI MATTEO, ZIZZI ORONZO, ZUPI "MARIO" FRANCESCO.

RENDICONTO SOTTOSCRITTORI ATTRAVERSO "PIATTAFORMA PRODUZIONI DAL BASSO" PROGETTO "LA SICUREZZA SI PAGA!"

RINO PAOLINI, FRANCESCO MATTIELLO, DAVIDE MOLINA-

RI, FRANCO SANTINI, MICHELE GAMBINI, MARILÙ RUGGIERO, RAIMONDO DEL PRETE, GIUSEPPE BARBIERE, ANDREA VISTOSU, GIOVANNI PAPI, MAURO TORRE, FILIPPO CUFARI, GRAZIA VALAGUSSA, ROBERTA GIOBERTI, DANILO BEVILACQUA, GERO VICCICA, MATTEO ROSINI, MONICA BRACCIONI, GIORGIA CERRI, ANGELO ANTONIO ALBANESE, ROSSELLA CIRILLO, STEFANO COMANDE', FRANCESCO SASSO, ILARIA NOCCHI, ASPRENO BELVISO, DOMENICO ASCIONE, GIOVANNI DE VITA, ALBERTO ALTAVILLA, GIANFRANCO CUFARI, PIETRO SORACE, MASSIMO PALAMIDESSI, GIUSEPPE COMITO, MARIA ALOTTA, IL CATONI, GIACOMO ARCUDI.

Versamenti su Conto Corrente Banco Posta a Sabato 10 aprile 2021, ore 14,30				
2	da	€ 5,00	=	€ 10,00
1	da	€ 18,00	=	€ 18,00
1	da	€ 22,25	=	€ 22,25
1	da	€ 24,00	=	€ 24,00
1	da	€ 32,32	=	€ 32,32
1	da	€ 35,00	=	€ 35,00
1	da	€ 60,00	=	€ 60,00
1	da	€ 65,00	=	€ 65,00
1	da	€ 70,00	=	€ 70,00
1	da	€ 100,70	=	€ 100,70
1	da	€ 120,00	=	€ 120,00
1	da	€ 137,00	=	€ 137,00
10	da	€ 15,00	=	€ 150,00
1	da	€ 165,00	=	€ 165,00
1	da	€ 180,00	=	€ 180,00
5	da	€ 40,00	=	€ 200,00
3	da	€ 80,00	=	€ 240,00
10	da	€ 25,00	=	€ 250,00
34	da	€ 10,00	=	€ 340,00
1	da	€ 350,00	=	€ 350,00
1	da	€ 719,42	=	€ 719,42
5	da	€ 150,00	=	€ 750,00
3	da	€ 250,00	=	€ 750,00
1	da	€ 950,00	=	€ 950,00
3	da	€ 400,00	=	€ 1.200,00
50	da	€ 30,00	=	€ 1.500,00
1	da	€ 1.500,00	=	€ 1.500,00
6	da	€ 300,00	=	€ 1.800,00
92	da	€ 20,00	=	€ 1.840,00
1	da	€ 2.000,00	=	€ 2.000,00
11	da	€ 200,00	=	€ 2.200,00
1	da	€ 2.500,00	=	€ 2.500,00
6	da	€ 500,00	=	€ 3.000,00
157	da	€ 50,00	=	€ 7.850,00
9	da	€ 1.000,00	=	€ 9.000,00
105	da	€ 100,00	=	€ 10.500,00
530				€ 50.628,69
<b>Spese Conto e Commissioni</b>				<b>-€ 27,27</b>
<b>A</b>				<b>€ 50.601,42</b>
<b>Versamenti su Piattaforma "Produzioni dal Basso" a Sabato 10 aprile, ore 14,30</b>				
2	da	€ 5,00		€ 10,00
8	da	€ 10,00		€ 80,00
3	da	€ 30,00		€ 90,00
12	da	€ 20,00		€ 240,00
10	da	€ 50,00		€ 500,00
				€ 920,00
<b>Spese e Commissioni</b>				<b>-€ 42,87</b>
<b>B</b>				<b>€ 877,13</b>
<b>Totale A + B</b>				<b>€ 51.478,55</b>

## RILEVATORI DI DERAGLIAMENTO

UN ARGOMENTO CRUCIALE PER LA SICUREZZA NEL TRASPORTO, IN PARTICOLARE PER I CARRI DI MERCI PERICOLOSE, DI CUI SI È DISCUSO NELLE FASI PROCESSUALI. ALCUNI BREVI CENNI.

Dalla metà degli anni Novanta la questione dei rilevatori di deragliamento si fece sempre più attuale. Vennero effettuati esperimenti e prove, soprattutto in Germania (scalo di Berlino-Schöneide), al fine di provarne l'efficacia e procedere all'installazione soprattutto sui carri che trasportano merci pericolose. FFS Cargo testò sul campo i rilevatori EDT101 (nell'immagine quello della Knorr-Bremse), installati a ciascuna estremità del veicolo.

Nel novembre 2007 a Zagabria venne raggiunto un accordo internazionale sulla richiesta dell'installazione di rilevatori di deragliamento sui carri che trasportano determinate classi di carichi potenzialmente pericolosi in Europa, da attuare entro il 2011. Il riferimento normativo era (ed è) la Fiche UIC 541-08, emanata nel 2000 ed aggiornata quattro volte.

Una valvola a molla apre automaticamente il tubo della condotta quando attivata dalla deflessione verticale causata da un deragliamento. C'è un sensore che, in caso di sollecitazioni fuori norma (molto importante la taratura, al fine di evitare interventi indebiti), fa aprire la condotta.

In Svizzera l'Autorità federale dei trasporti ne aveva già raccomandato l'uso, a seguito di una valutazione del rischio che aveva rilevato che l'80% degli incidenti con conseguente fuoriuscita di grandi dimensioni erano causati da deragliamenti. Nel 40% di questi incidenti il macchinista non si era accorto immediatamente del deragliamento e in alcuni casi i vagoni sviati erano stati trascinati per diversi km prima di deragliare. La memoria correva in particolare allo spaventoso incidente del 1994, quando si verificò un'esplosione in seguito alla rottura di un asse e al deragliamento di un treno di benzina a Zürich-Affoltern, che fortunatamente causò solo tre feriti gravi ma danni ingentissimi.

In Europa su 5000 incidenti e microincidenti ferroviari in un anno, 80 riguardano vagoni con merci pericolose.

Il regolamento RID (trasporto internazionale di merci pericolose su ferro), proposto dal Comitato di esperti istituito dall'Organizzazione intergovernativa per il trasporto internazionale su rotaia (OTIF), copriva solo i vagoni di nuova costruzione per determinati carichi di merci particolarmente pericolose ed era stato osteggiato dall'Agenzia ferroviaria europea (ERA). Perché? Secondo i calcoli ERA i decessi di questi incidenti erano meno di 1 all'anno, dunque l'installazione dei rilevatori di deragliamento risultava onerosa per un numero così basso. Di conseguenza ERA inviò una raccomandazione alla Commissione europea affinché il regolamento RID non fosse adottato.

Siamo a sei settimane da disastro di Viareggio. E nel marzo precedente (20 marzo 2009), 101 giorni prima di Viareggio, a Roma si era tenuto il convegno "Sicurezza ed esercizio ferroviario" al quale partecipava Angelo Pira, project officer ERA. Leggiamo sul sito de «Il Tirreno»: "Pira illustra «una prestazione



di sicurezza sostenibile per le ferrovie», spiegando come l'Era abbia elaborato «un set di indicatori e metodi» per calcolare «l'impatto economico degli incidenti» sui binari. Prendendo le mosse da una costatazione strettamente economica: garantire la sicurezza totale costa troppo in termini di prevenzione e manutenzione. E questo si ripercuote negativamente sulle tariffe, scoraggiando i potenziali clienti".<sup>1</sup>

Dal sito puntosicuro.it viene tradotta e riportata un'altra "dotta comunicazione" del project officer dell'ERA, risalente all'ottobre 2008: "La prestazione di sicurezza sostenibile—si legge nel rapporto—è la prestazione raggiunta quando la riduzione dell'impatto economico degli incidenti è uguale al costo delle misure da adottare per ottenere tale riduzione. Per stimare l'impatto economico degli incidenti sulla società usiamo quattro indicatori: numero di morti e feriti seri moltiplicati per il valore della prevenzione di morti/feriti, costo di ritardi per incidenti, danni al materiale rotabile e infrastrutture, e all'ambiente".<sup>2</sup> Il cinismo a supporto di certe teorie troverà tragiche conferme il 29 giugno 2009.

ALP

### NOTE

1. *Strage di Viareggio, un disastro ferroviario che ancora "grida" sicurezza sui binari*

<https://necrologie.iltirreno.gelocal.it/news/55131>

2. <https://www.puntosicuro.it/sicurezza-sul-lavoro-C-1/settori-C-4/trasporti-magazzinaggio-C-27/le-condizioni-di-sicurezza-del-trasporto-ferroviario-in-italia-AR-10001/>

*La spiegazione completa di tale tesi dove il calcolo di vite umane finisce in una formula legata a costi-benefici si trova in rete sotto forma di slides in inglese: <https://www.slideserve.com/Olivia/a-sustainable-safety-performance-for-railways-angelo-pira-project-officer-at-the-european-railway-agency-era>*

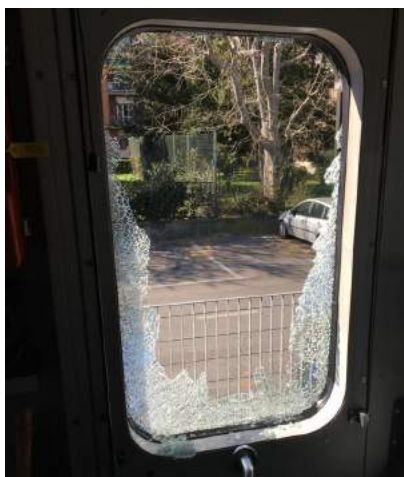




# CrhoniCUB

ITALIA, TICINO E GRIGIONI

## 28 FEBBRAIO, PADERNO DUGNANO, SASSI



Macchinista ferito sulla Milano-Camnago FNM per il lancio di sassi contro il suburbano S4 737. A lanciaarli è un passeggero senza biglietto fatto scendere. Traffico ferroviario interrotto dalle 11 tra Cassano Spinola e Tortona (linea MI-GE) per un camion rimasto in bilico su un ponte sulla ferrovia dopo un incidente. Intervento VvFf, interruzione fino alle 15, ritardi e cancellazioni.

## 4 MARZO, BOLANO, DERAGLIAMENTO



A Bolano/Villa SG un carro del treno 51015 deraglia abbattendo la linea aerea. Nessun ferito.

## 8 MARZO, ALESSANDRIA, DERAGLIAMENTO



In serata un regionale in manovra deraglia dopo aver sfondato un paraurti. Nessun ferito.

## 14 MARZO, VENTIMIGLIA, DERAGLIAMENTO



Una ferrocisterna trasportante di ossido di etilene, per fortuna vuota, in coda al treno 41338 deraglia alle 6.03 alla stazione di Ventimiglia. Il treno era partito dal fascio esterno e percorreva il binario 6. Nessun ferito, intervento VvFf. L'ipotesi cui si lavora è quella della mancata rimozione di una staffa ferma carro, poi trascinata, non caduta di lato e rimasta incastrata in un'eclisse.

## 26 MARZO, BOTTEGHELLE, MUORE DM



La sera un capostazione della Circumvesuviana Eav, il 40enne Salvatore Brancaccio, in servizio alla stazione di Botteghele muore travolto da un camioncino che si era improvvisamente mosso; ferito un addetto alle pulizie. Il tutto nel corso di un'operazione di bonifica affidata all'Eav, l'Ente Autonomo Volturno.

## 29 MARZO, FOSSACESIA, SFONDAMENTO



I due locomotori del treno 67514 in fase di manovra sfondano il paraurti del IV binario lato Pescara. Nessun ferito, inibiti quattro binari.



**31 MARZO, S. VITO DEI NORMANNI, SCONTRO AL PL**

Un treno sulla tratta Brindisi-Bari investe un'auto rimasta tra le sbarre al PL tra San Vito dei Normanni e Carovigno, altezza Serranova. Nessun ferito.

**2 APRILE, TOR DI VALLE, INCENDIO**

Sulla Roma – Lido, all'altezza di Tor Di Valle vanno a massa i cavi ad AT sull'imperiale di un treno, generando un corto circuito con fumo e fiamme lungo tutto il convoglio. Panico tra i passeggeri che si allontanano sui binari. Il canale social *Welcome to Favelas* diffonde il video degli allontanamenti. Nessun ferito.

**6 APRILE, ROMA, OPERAI ATAC FERITI**

La mattina nel deposito Atac Magliana (Metro B) rimangono feriti due operai, travolti da una vettura in movimento dal capannone e trascinati; ad uno di essi, 31enne, vengono amputati un piede e parte di un braccio.

**8 APRILE, GRIGIONI, SCONTRO TRA TRENI MANUTENZIONE**

Poco dopo le 2.30 due treni manutenzione della Ferrovia retica si scontrano a Cazis, nei pressi di Thusis. Leggermente ferito un operaio, danni ingenti.



11 aprile. Gallarate. Il personale di un regionale Trenord si ferma e salva un cane stretto tra il binario e lo strapiombo (foto Varesenews)





## 12 MARZO, CATALOGNA

Alle prime ore del mattino un treno della linea Lleida-La Pobla de Segur gestita dalle Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), ha deragliato per una grossa frana finita sui binari in una zona impervia. Nessun ferito, a bordo solo il macchinista e una passeggera.



## 8 MARZO, SVEZIA

Il momento del terribile impatto tra un treno pendolari con 50 persone a bordo e un bus vuoto rimasto su un PL senza barriere a Hisingen. Fortunatamente solo tre feriti lievi.



## 26 MARZO, EGITTO

L'autorità ferroviaria egiziana ha emesso un comunicato sul disastro ferroviario avvenuto a Sohag, a circa 460 km a sud della capitale Il Cairo (18 morti, oltre 200 feriti).

Il treno Luxor - Alessandria si era fermato a causa dell'azionamento dei freni d'emergenza, ed è stato investito in coda dal treno Assuan-Cairo. il secondo gli è piombato addosso in coda. Al momento otto persone sono state arrestate, i due macchinisti, i loro secondi e i controllori del traffico.

L'Egitto è stato afflitto da incidenti ferroviari mortali negli ultimi anni che sono stati ampiamente attribuiti a infrastrutture inadeguate e scarsa manutenzione.

Il presidente Abdel Fattah el-Sisi ha promesso di punire i responsabili; l'analista

Yehia Ghanem ha affermato che la punizione per i dipendenti di basso livello, come è accaduto in passato, non riesce ad affrontare i problemi strutturali con l'enorme e decadente sistema ferroviario egiziano. "C'è un problema serio quando si tratta di servizi fondamentali al popolo egiziano, comprese le ferrovie. Questi tipi di incidenti si verificano a volte su base settimanale. La responsabilità ricade sul sistema, sul regime, sullo stesso presidente", ha detto Ghanem ad Al Jazeera. L'Egitto ha una delle reti ferroviarie più antiche e più grandi del Nord Africa e gli incidenti che causano vittime sono comuni. I dati ufficiali mostrano che nel 2017 si sono verificati 1.793 incidenti ferroviari in tutto il paese.



## 1° aprile, Germania

A Fallersleben, sulla Berlino-Hannover, scontro tra locomotori per un probabile errato istradamento. Gravi danni, nessun ferito.



## 2 aprile, Taiwan

Alle 9 ora locale il Taroko Express ha investito un camion sui binari e si è schiantato contro le pareti della galleria Qingshui, regione di Hualien. Dei 494 passeggeri 51 sono morti, 150 i feriti.

Il treno, otto pezzi, viaggiava lungo la costa orientale. Il deragliamento è il peggior disastro del genere a Taiwan in quattro decenni.

Gli investigatori hanno cercato di determinare il motivo per cui il treno si è schiantato mentre viaggiava da Taipei alla città costiera orientale di Taitung. Ma i rapporti iniziali hanno indicato che era entrato in collisione con un camion che si era mosso lungo un pendio. Il ministero dei trasporti e l'amministrazione ferroviaria che ne fa capo si trovano ad affrontare una serie di domande, tra cui il motivo per cui non c'era una recinzione adeguata sul sito e se siano stati venduti troppi biglietti visto l'affollamento. Il ministro dei trasporti di Taiwan Lin Chia-lung ha detto domenica (4 aprile) che non si sarebbe sottratto alla sua responsabilità, anche se le sue dimissioni sono state respinte.



## 4 aprile, Repubblica Ceca

Scontro frontale tra due treni merci alle 14.16. Uno dei due treni ha superato un segnale a via impedita. Uno dei macchinisti è morto, l'altro è grave. Una delle ferrocisterne deragliate conteneva propano-butano; i vigili del fuoco hanno installato bruciatori da campo per consumare parte del combustibile sul posto. Sarà necessario bonificare il terreno anche per la perdita di gasolio dalla locomotiva. L'incidente è avvenuto a Světec, vicino al confine con la Germania, i due treni erano delle imprese Unipetrol (propano-butano) e ČD Cargo (carbone). Un locomotore ha preso fuoco.



## I macchinisti Mercitalia Rail come punta avanzata dei ferrovieri sulla vertenza CCNL?

**D**ifficile stabilire un luogo, un tempo e un protagonista nella vertenza che è stata avviata dai macchinisti Mercitalia Rail. E poi vertenza su cosa? Bè, le questioni sono tante. Non c'è infatti solo da combattere un contratto, quello firmato a fine 2016, fonte di gastriti, mal di testa, conati di vomito e chi più ne ha più ne metta. Nel calderone vanno messe anche le condizioni di lavoro disastrose, carichi di lavoro in continuo crescendo che violano accordi miserevoli, una società che fa di tutto per peggiorare i rapporti coi lavoratori, una disorganizzazione del lavoro fonte non solo di malumori ma anche generatrice di danni economici, con continue soppressioni dovute all'incapacità dei quadri nel gestire le relazioni coi territori.

A fronte di questo stato di guerra si aggiunge la pandemia da Covid-19, che impatta come una vera e propria bomba lanciata in un territorio già martoriato da lungo tempo. Salta tutto, o almeno quel poco che c'era. Per il resto arrivano solo problematiche che si sovrappongono ad altre: refezioni che vengono soppresse dalla Flex D38, locomotive con la sporczia incrostata da decenni che vengono giusto spolverate dalle "ditte specializzate nel combattere il rischio contagio", personale mandato a dormire in alberghi individuati per ospitare i civili contagiati, normativa di lavoro che nel lockdown viene messa da parte per ottimizzare la produzione, mascherine TNT fornite fino a giugno, gel disinfettante che fino ad aprile resta un miraggio.

In questo sfacelo, incredibilmente, i lavoratori reagiscono. Nasce un movimento. Dapprima in Toscana con assemblee autoconvocate periodiche, le quali producono materiale, coesione, iniziative. Contemporaneamente in Emilia-Romagna vengono avviate assemblee, raccolte firme sui disagi

riscontrati nei luoghi di lavoro. Cercando, in entrambi i territori, di avere risposte certe dai sindacati sul loro impegno per sostenere chi dovrebbero rappresentare. Per avere una sponda.

Possiamo dire, senza che nessuno ce ne voglia, che se da ottobre 2020 ad oggi i movimenti toscani e emiliani si sono fusi in un unico blocco (battezzato poi Coordinamento Macchinisti Cargo), che si è poi espanso ad altri territori, dando successivamente vita a 3 assemblee (il 26 aprile prossimo ci sarà la quarta), dove sono stati elaborati 2 questionari online (molto partecipati) sulla qualità del lavoro e sulle problematiche maggiormente sentite, una sottoscrizione che ha messo insieme "più di 180 firme raccolte sul suolo nazionale con moduli affissi nelle salette, con l'impegno dei referenti di territorio e degli attivisti che facevano conoscere ai colleghi le motivazioni della vertenza, con il contributo fondamentale di semplici lavoratori che facevano pervenire in svariati modi le firme. Una volontà forte, quella dei macchinisti, di esprimere il grave disagio per le condizioni di lavoro ormai divenute insostenibili anche dal punto di vista della sicurezza, e considerato che dopo un anno di pandemia si è costretti a condizioni lavorative insopportabili" (passaggio riportato dal volantino dei macchinisti, 8 aprile 2021), la risposta sindacale non c'è stata. Anzi. Firme inviate alle OOSS e assemblee con le sigle sindacali non hanno portato a niente. Per assurdo è stato ravvivato solo un fastidio dei sindacalisti firmatari, i quali "di norma non partecipano a queste assemblee". Oppure, come riportato dai macchinisti emiliani: "in Emilia Romagna i macchinisti, al seguito di numerose riunioni, hanno stilato un documento con tutte le problematiche. Il documento in oggetto è stato sottoscritto da 64 macchinisti (50% del PdM), e inviato alle OS, RLS, RSU e azienda. In una prima

fase, dopo un incontro con l'azienda, si era aperto un tavolo tecnico per migliorare il turno, in seguito l'azienda ha disdetto il tavolo tecnico, nel silenzio assordante delle OOSS. Ad oggi, purtroppo, il PdM Emilia Romagna resta senza risposte, tutte le problematiche del documento sono ancora in essere e non abbiamo avuto nessun riscontro nemmeno sul fronte sindacale. Crediamo ancora in un risvolto positivo delle nostre problematiche, siamo comunque fiduciosi, non tanto sul fronte sindacale, ma sulla voglia di cambiare le attuali condizioni lavorative, che ormai non sono più tollerate dal PdM." Intanto, sul fronte dei sindacati di base, solitamente gli unici a supportare i lavoratori è stata notata solo la loro assenza dalla lotta in corso. Dov'è finita il cammino unitario e l'energia del fronte CAT-SGB-USB-CUB del 2016? La logica di sigla e bandierina davanti alla causa dei lavoratori? Ci auguriamo che non sia così. Nasce quindi, per necessità e per ravvivato entusiasmo, il Coordinamento Macchinisti Cargo (CMC), un movimento assembleare autoconvocato, pratico, democratico. Scevro da dinamiche sindacali e che non ha la minima intenzione di diventare un sindacato Non ci sono capi. Solo coordinatori, o referenti di territorio, i quali vengono nominati in assemblea e che non decidono niente. Le decisioni sono assembleari, i coordinatori poi organizzano e finalizzano ciò che è stato stabilito negli incontri. Il fine -o i fini- sono il miglioramento delle condizioni di lavoro e la stesura di un contratto che obbedisca a principi cardine quali la salute e la sicurezza dei lavoratori e dell'esercizio. Eliminazione dei RFR diurni, orario di lavoro rivisto (8 ore di giorno, 7 di notte), abolizione delle flessibilità, mantenimento del diritto al pasto, eliminazione della disponibilità, sicurezza negli scali: questi i punti rivendicati con la raccolta firme. A queste decisioni si



aggiungeranno i lavori sugli esiti dei questionari e la costituzione dei gruppi di lavoro per tematica: normativa di lavoro, sicurezza negli scali, stazionamento treni, disponibilità, vigilante, equipaggio macchina, sanificazioni locomotive.

Risulta evidente quindi la qualità e la quantità in termini propositivi e partecipativi. Nessun sindacato, da tempo immemorabile, fa questo. E, a proposito di sindacalismo, sarà curioso vedere quali saranno da qui in avanti le reazioni a tutto questo bailamme. E, vada come vada, dobbiamo sicuramente ringraziare l'azienda e i suoi diretti rappresentanti (Cgil, Uil, Cisl, Orsa, Fast, Ugl) per aver dato nuova linfa battagliera ai macchinisti. Se non avessero ridotto una società a questi livelli forse non si sarebbe vista una tale rinascita rivendicativa. Una cate-

goria che da troppo tempo è costituita da liberi professionisti che, credendo di avere del potere in mano, fanno dei treni la loro casa, non capendo invece che sono solo servi del padrone. Che non si godranno mai quei soldi che arrivano sul conto corrente.

Ben venga quindi questo CMC, che accresca -nel percorso che ha davanti- la sua visione avviando una sinergia con i colleghi delle imprese ferroviarie private (compresa TX Logistic, presente nel polo Mercitalia Rail), che miri alla dignità persa negli anni a causa di egoismi e mancata coscienza. In attesa, magari, di allargare l'azione ad altre figure dell'esercizio quali i Tecnici Polifunzionali Treno (TPT), giusto per non lasciare in mano all'azienda armi con cui scatenare la solita guerra tra poveri.

Si richiamava, nel titolo di quest'arti-

colo, "i macchinisti Mercitalia Rail come punta avanzata dei ferrovieri sulla vertenza CCNL?". Il punto interrogativo non è messo a caso. Può esserci una vertenza sul CCNL solo con una categoria di lavoratori, peraltro ristretta ad un'impresa ferroviaria soltanto? Sicuramente no. E dato che possiamo tranquillamente affermare che i ferrovieri, almeno quelli che operano nell'esercizio, hanno tutti -chi più chi meno- problemi e che vengono sfruttati come quelli di Mercitalia Rail, la domanda nel titolo si lega a un altro interrogativo. Che aspettano tutti gli altri a rimbocarsi le maniche e a reagire? Noi ci siamo, vi aspettiamo a braccia aperte per poter riscrivere insieme le regole in favore dei lavoratori. ■

CRONACHE DA UN MACCHINISTA  
MERCITALIA RAIL

## Verbale del Coordinamento Macchinisti Mercitalia Rail I° appuntamento 15 febbraio 2021

O.d.g.:

1. Presentazione delle varie assemblee presenti nei territori. Breve relazione del lavoro svolto sino ad oggi. Ritorni di esperienza riscontrati sul posto di lavoro in seguito ai lavori assembleari. Rapporti con le OOSS/RSU/RLS (OOSS sia firmatarie di CCNL che di base). Sintesi delle principali problematiche (turni, sicurezza).

2. Avviamento del coordinamento. Stabilire la struttura del coordinamento e i rappresentanti per impianto (eventualmente sostituibili per assenza di quest'ultimi). Discussione sulla frequenza degli appuntamenti (al momento online a causa della pandemia in corso). Punti in comune tra i vari impianti dove collegare iniziative.

3. Varie e eventuali

Assemblea iniziata alle ore 10.00, terminata alle 11.49

**Introduzione.** Presenti alla video assemblea i macchinisti Mercitalia Rail degli impianti di Livorno, Bologna, Parma, Chiusi, Ravenna, Terni, Firenze, Abruzzo. È stata effettuata una sintesi iniziale sulla modalità e sulle motivazioni che hanno spinto il personale di macchina di Toscana e Emilia Romagna ad autoconvocarsi in assemblee, promuovere raccolte firme e iniziative funzionali alla salvaguardia della salute e della sicurezza di chi opera in condizioni di disagio specie negli scali. In particolare in Emilia Romagna è stata evidenziata l'iniziativa dei macchinisti di un documento relativo alle molteplici criticità negli impianti sottoscritto ed inviato ai sindacati. In Toscana si sono svol-

te da ottobre 2020 5 assemblee (una aperta ai sindacati territoriali) ed elaborate iniziative di "Tutti al turno, Tutti a normativa" e autotutela nello scalo di Pomezia-Santa Palomba. Sempre in Toscana è stato approntato un questionario sugli effetti dei RFR diurni e RFR in fasce orarie critiche, col fine di valutare e certificare lo stato di stanchezza dei macchinisti scaturito a seguito di tali servizi.

**Sviluppo della discussione.** Il lavoro assembleare è stato partecipato e dibattuto. I temi in comune rilevati tra i vari impianti sono stati **1)** la pesantezza dell'orario di lavoro **2)** la necessità di un'umanizzazione dei turni **3)** la problematica delle refezioni **4)** le pulizie e sanificazione locomotive **5)** l'abolizione delle flessibilità **6)** l'eliminazione della disponibilità **7)** aumentare la sicurezza negli scali. I macchinisti presenti in assemblea concordano sulla proposta di scrivere un testo che raccolga -nel dettaglio- i punti sopra indicati, da far poi circolare in tutti gli impianti PDM Mercitalia Rail del territorio italiano stimolare il confronto e raccogliere le firme sul documento rivendicativo, documento da inviare ai sindacati. Parallelamente sono state avanzate proposte da coordinare sul posto di lavoro. Esempi: uniformare i comportamenti di autotutela negli scali che presentano criticità sulla sicurezza. Al momento Bologna San Donato e Castelmaggiore, privi di illuminazione e con camminamenti non a norma. Molto importanti anche i temi inerenti la disponibilità e i giovani, i quali vengono tenuti -contro la loro volontà- fuori dal turno, senza poter quindi gestire la propria vita privata, una situa-

zione umiliante che deve essere immediatamente rivista.

**Organizzazione del Coordinamento.** È stato stabilito che il Coordinamento sarà costituito da un rappresentante per impianto. Il Coordinamento avrà la funzione di inoltrare le comunicazioni provenienti dagli impianti, stabilire le date assembleari e scambiare i documenti. Ogni decisione sarà presa in base al consenso dei lavoratori degli impianti.

**Decisioni prese in assemblea.** È stato riferito che il 18 febbraio prossimo si svolgerà un incontro tra AGENS e le OOSS firmatarie di CCNL. In relazione a questo è stato stabilito in assemblea di accelerare con le richieste dei lavoratori, ed agire prima che il contratto venga firmato. Verrà pertanto elaborato in breve tempo il testo della raccolta delle firme (massimo una settimana dalla data di oggi) da far pervenire a tutte le OOSS (firmatarie di contratto e non firmatarie di contratto), il quale rappresenterà una prima sintesi di piattaforma rivendicativa dei lavoratori Mercitalia Rail. All'uopo è stato deciso che il coordinamento sarà allargato alle realtà degli altri impianti.

**Conclusioni.** L'assemblea odierna, aperta a tutti i lavoratori, ha visto la partecipazione di 31 macchinisti. Sono stati dati pareri positivi su quanto proposto e sugli interventi tenuti nel corso del dibattito. In particolare è stata

espressa soddisfazione per la volontà dei singoli partecipanti di creare un movimento di lavoratori decisi a reagire alle attuali difficoltà, considerato come elemento necessario per migliorare orari e normative di lavoro in Mercitalia Rail, attualmente rese insostenibili e pericolose dalla gestione aziendale (la quale ad oggi non ha mostrato nessuna volontà di risolvere o mitigare le problematiche) e dall'insufficiente sforzo dei sindacati a prendere in carico le rimozioni e le criticità continuamente segnalate dai macchinisti.

Per dare più forza alla lotta in corso i presenti, all'unisono, dichiarano che **il Coordinamento sarà aperto ad ogni macchinista, ad ogni impianto, deciso a dare il proprio contributo atto a migliorare le condizioni di lavoro.** A tale scopo il presente verbale verrà distribuito in tutti gli impianti presenti sul territorio nazionale, quale primo Manifesto dei macchinisti autoconvocati. Prossimo appuntamento tra circa 15 giorni.

*Coordinamento macchinisti autoconvocati  
Mercitalia Rail*

## Verbale del Coordinamento Macchinisti Mercitalia Rail III° appuntamento 29 marzo 2021

### III° appuntamento 29 marzo 2021

#### O.d.g.

Analisi dei risultati relativi alla raccolta firme  
Resoconto degli esiti provvisori dei questionari online  
Decisione sul nome del movimento assembleare  
Nomina dei nuovi referenti di territorio e dei gruppi di lavoro  
MEC3 e VACMA  
Varie ed eventuali

Assemblea iniziata alle ore 10 e terminata alle ore 12.30.

**Introduzione.** Presenti alla video assemblea Maria Nanni e Riccardo Antonini dell'assemblea 29 giugno Vittime Strage di Viareggio, i macchinisti Mercitalia Rail degli impianti di Livorno, Bologna, Ravenna, Firenze, Novara, Treviso, Genova, Milano, Domodossola, Marcianise, Verona e un TPT dell'Emilia-Romagna, per un totale di 40 partecipanti. In apertura di assemblea è stato inserito in chat il questionario per scegliere il nome del Movimento assembleare, partecipando successivamente ai presenti in l'assemblea i dati ancora provvisori del questionario sulle problematiche di lavoro, dove i temi più sentiti dal personale in ordine di preferenza sono, fino a questo momento: 1) Orario di Lavoro; 2) Riposo diurno; 3) PAT; 4) Peif

54; 5) Diritto al pasto e le altre problematiche a seguire.

**Sviluppo della discussione.** Sono intervenuti in assemblea Maria Nanni e Riccardo Antonini dell'Assemblea 29 giugno Vittime Strage di Viareggio. I loro interventi sono stati incentrati sull'importanza nel conoscere il codice etico e sulle differenze sostanziali tra codice etico, rapporto fiduciario e obbligo di fedeltà, appoggiando parimenti il lavoro condotto fino ad adesso dal movimento assembleare. È stato poi illustrato il lavoro iniziato il 29/06/2009, giorno della strage di Viareggio. Riccardo e Maria, fra le tante iniziative finalizzate ad avere verità e giustizia, si incontrano con i parenti delle vittime ogni 29 del mese, tutti i mesi, nella stazione di Viareggio, per aspettare il treno che transita intorno a mezzanotte e che al suo passaggio emette ripetuti fischi per onorare le vittime della strage. Hanno inoltre ricordato la forza della solidarietà e l'esistenza della Cassa di Solidarietà dei ferrovieri, valido mezzo utilizzato più volte per attenuare difficoltà economiche, molto spesso causate da licenziamenti e conseguenti spese legali, che ha visto protagonisti ferrovieri impegnati sul tema salute e sicurezza.

Successivamente è stato ribadito l'allargamento di interesse per il movimento su molti territori, la buona risposta del personale per la compilazione dei questionari e per la sottoscrizione del documento da presentare alle OOSS tutte, e la creazione di una PEC associata al nome del movimen-

to scelto in assemblea. Gli interventi che sono seguiti, hanno evidenziato l'abbandono di interesse dei sindacati nei confronti del personale; la poca conoscenza della normativa di lavoro da parte dei lavoratori; la mancanza delle sale di sosta e nello specifico a Genova; la difficoltà ad usufruire della refezione e l'uso eccessivo e sistematico della flex D38 (mancato pasto), specie in località, causa pandemia, non attrezzate al servizio di refezione, come il Brennero. In merito alla D38 si è espressa la preoccupazione che possa diventare strutturale anche post pandemia e che a qualche collega non dispiace ottenerla; altri interventi hanno evidenziato proprio questo aspetto, cioè il clima che si respira tra i colleghi, dove tutti si lamentano, ma troppo pochi rifiutano di fare quello imposto, molto spesso al di fuori della normativa di lavoro; tale atteggiamento non è giustificato dalla situazione emergenziale, il rispetto sistematico dovrebbe essere nel DNA del macchinista; si è evidenziata la figura del RLS, che in molte realtà non svolge il compito che gli è dovuto.

È stata ribadita ancora una volta l'importanza del questionario per avere il feedback dei macchinisti; si sono ricordate le assemblee del 2016, dove da una parte si è riusciti a mitigare un contratto ben peggiore, grazie alle pressioni sui sindacati firmatari, dall'altra vedevano partecipanti a quelle numerose assemblee dove si consigliava di lavorare in normativa, di fatto fare esattamente il contrario.

**Organizzazione del Coordinamento.** Non sono stati approvati e/o discussi cambiamenti sulla funzione del coordinamento, che continuerà a mantenere le finalità di inoltrare le comunicazioni provenienti dagli impianti, stabilire le date assembleari e scambiare i documenti. Ogni decisione sarà presa pertanto in base al consenso dei lavoratori degli impianti presenti nelle assemblee. È stato aggiunto un nuovo referente per l'impianto di La Spezia.

**Proposte e decisioni prese in assemblea.** Dall'assemblea è venuta fuori la richiesta di coinvolgere anche le altre imprese cargo, mentre un intervento a tal proposito vedeva come inevitabile, per restare sul mercato, adottare le loro stesse metodiche di lavoro e si consigliava di abbassare il peso delle nostre richieste, dall'altro come contraltare, si ribadiva in più interventi, la necessità di un loro adeguamento del lavoro verso la nostra normativa, tutto al fine di garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori, beni ben più importanti degli interessi economici. Per dare consistenza al movimento, veniva proposto un tesseramento di massa a favore di un sindacato qualsiasi firmatario di contratto, oppure una trasformazione del movimento in sindacato, per avere più peso politico, successivi interventi hanno ribadito che lo scopo del movimento resta quello di pressare e vigilare il lavoro delle OOSS, e che avere un ulteriore sindacato, dopo i 10 già esistenti, se ne poteva anche fare a meno, senza nascondere che all'interno del movimento sono presenti attivisti sindacali. È stata presa in considerazione un'iniziativa per risolvere la problematica dello scalo di Domo 2; in più interventi veniva ribadito il non coinvolgimento dei TPT al movimento, in altri interventi si consigliava anche la loro presenza per dare più forza al movimento stesso. Si evidenziava la stagnazione delle retribuzioni da oltre

un decennio.

**Conclusioni.** A maggioranza è stato scelto dall'assemblea il nome del Movimento: **Coordinamento Macchinisti Cargo con sigla CMC.** L'interesse dei lavoratori per CMC cresce costantemente, vedendo una partecipazione che si arricchisce sempre più, su nuovi territori di nuovi lavoratori. Si sollecitano i lavoratori a proporsi come referenti sui vari territori, dove raccogliere le problematiche da trasferire ai gruppi di lavoro che si occuperanno della loro risoluzione e delle iniziative comuni da adottare per tutti. **Viene inoltre stabilito che le firme raccolte, superato il numero delle 150 adesioni, verranno indirizzate con le nostre richieste, a tutte le OOSS; continua la raccolta dei questionari** e per quello relativo allo stress da lavoro correlato sarà fatta a conclusione una relazione tecnica da un medico del lavoro, da utilizzare successivamente come mezzo a tutela della salute dei macchinisti. Questi i link dei questionari: Questionario delle priorità dei macchinisti Mercitalia Rail (<https://forms.gle/gfZuC1xbne4wHosT8>). Questionario sul lavoro dei macchinisti Mercitalia Rail (<https://forms.gle/FUC1UjPnXSG7o4ZT8>).

L'assemblea si è conclusa con accenni sulle problematiche del MEC3 e del VACMA, argomenti da sviluppare e trattare nelle successive assemblee, anche perché il VACMA potrà essere esteso ad altri locomotori, oltre la 494. Si è parlato nuovamente del problema disponibilità, ma si attende la riapertura dei tavoli tecnici territoriali, che non si capisce per quale motivo, si siano improvvisamente interrotti. L'appuntamento per la prossima assemblea è fissato per il giorno lunedì 26 aprile.

Si riporta di seguito il nuovo indirizzo mail del Coordinamento Macchinisti Cargo: [cmcferrovie@gmail.com](mailto:cmcferrovie@gmail.com). Indirizzo creato appositamente per avere informazioni circa il movimento assembleare o semplicemente per stabilire un primo contatto. Resta ancora attivo il vecchio indirizzo [pdmMIR@gmail.com](mailto:pdmMIR@gmail.com), ma si invitano i colleghi ad interfacciarsi con la nuova mail soprapportata.

31/03/2021

*Coordinamento Macchinisti Cargo*



# Resoconto assemblea PDM MIR Toscana-OOSS regionali Toscana

**S**i è svolta lunedì 11 gennaio 2021 l'assemblea tra i macchinisti Mercitalia Rail Toscana e le OOSS regionali della Toscana. I temi del giorno riguardavano la grave situazione dell'organico PDM e dei TPT, la situazione incerta del deposito di Livorno in relazione alla sua chiusura dovuta a un guasto tecnico, la pesantezza dei turni dei macchinisti, le problematiche sin qui segnalate dalle precedenti assemblee (4, con questa ultima) e le ripercussioni -in termini di sicurezza- della sentenza della Corte di Cassazione sulla strage ferroviaria di Viareggio.

È stata registrata una buona presenza dei lavoratori, anche se ad oggi manca ancora la partecipazione dei macchinisti di Grosseto e Pisa. Assenti, come rappresentanza sindacale, CGIL, UGL e RSU. Il dibattito, costruttivo, ha visto i lavoratori lamentare l'incertezza del futuro lavorativo -ancora non si profilano all'orizzonte assunzioni nel personale di esercizio e della distribuzione- nonché le mancate risposte e risoluzioni ai problemi evidenziati nel corso del tempo. I lavoratori presenti spiegano quindi la necessità della costituzione dell'assemblea permanente, delle iniziative "tutti al turno, tutti a normativa", quali forme autoconvocate di organizzazione collettiva volte a 1) mettere a nudo l'organico del PDM 2) richiamare l'attenzione di fronte al disinteresse aziendale nei confronti dei macchinisti sui temi legati ai pasti, sanificazioni delle locomotive, criticità di sicurezza negli scali (Pomezia, Rubiera, Bologna San Donato, Castelmaggiore, Calambrone), vestiario, turni, pulmino, variazioni dei servizi.

Le OOSS firmatarie hanno specificato che stanno attenzionando la tenuta del comparto Mercitalia Rail in Toscana, precisando tuttavia che le difficoltà attuali sono essenzialmente legate alla

privatizzazione del trasporto merci su ferro e alla concorrenza sleale di altri impianti che effettuano servizi con abuso dello straordinario (anche se viene specificato che non sono state riscontrate violazioni di legge). Sul deposito di Livorno, chiuso in seguito ad un guasto tecnico di tipo elettrico, non sono state date garanzie sulla sua riapertura. In vista della riunione con l'azienda che si terrà il prossimo 19 gennaio verranno discusse le fuoriuscite di personale di macchina ed eventuali immissioni a mercato da altre imprese ferroviarie per avere personale già formato. In tal senso è stato evidenziato che la revoca dello sciopero del settembre scorso era dovuta a fattori politici (pandemia in corso) e per dare fiducia all'azienda. Il sindacato Or.SA tiene a specificare che, in caso di mancate future assunzioni, non concederà più fiducia all'azienda.

Il sindacato di base CAT sottolinea che i lavoratori non hanno più fiducia perché si firmano gli accordi e poi l'azienda fa come vuole. Viene indicato invece che la sola azione di sciopero possa ristabilire i rapporti di forza. Sulle iniziative autoconvocate dei lavoratori la rappresentanza CAT evidenzia che le condizioni di lavoro hanno costretto i macchinisti a reagire per farsi ascoltare, e che tali proponenti debbano essere sostenuti. Sulla situazione critica dello scalo di Pomezia l'azione collettiva di non scendere sui camminamenti viene considerata come elemento decisivo per la soluzione della problematica.

I lavoratori, dal canto loro, segnalano che i manager Mercitalia Rail pensano solo ai profitti, senza tenere minimamente conto delle difficoltà di chi opera nell'esercizio. Ad esempio si rilevano turni che non coordinano le attività del PDM/corsetta/TPT di terra a Calambrone, i carichi di lavoro eccessivi nei servizi su Bologna San

Donato, il contratto che nel suo complesso "fa schifo", flessibilità a pioggia che influiscono negativamente sull'orario di lavoro. Sulla concorrenza degli altri impianti a scapito della Toscana i lavoratori rispondono che l'azienda è unica, nazionale, e che tale concorrenza non ha quindi alcun senso ed è controproducente per tutti. Sono state segnalate gravi criticità negli scali di Bologna San Donato e Bologna Interporto. Manca a terra il personale idoneo (agganci, sganci e prove freno sempre a carico dei macchinisti), il controllo della staffatura dei treni ad opera della società Mercitalia Rail è **mal gestita e pericolosa** considerato che non è presente la tracciabilità della staffatura dei treni e non si sa pertanto se un treno è staffato o meno. Inoltre la staffatura dei treni è a carico dei macchinisti anche quando la stazione è **presenziata** da personale di terra Mercitalia Rail. Sempre ai macchinisti viene chiesto di ruotare le maniglie del regime di frenatura, operazione che non compete al PDM. Si segnala che sono stati trovati carri con i freni a mano serrati durante le esecuzioni delle prove freno nello scalo di Bologna San Donato senza che i macchinisti ne fossero stati informati. È stata riscontrata inoltre la presenza di estranei (fatto grave e potenzialmente pericoloso) e che c'è poca illuminazione nei suddetti scali. Saletta PDM Bologna San Donato nuova ma senza bagno. Questi fatti hanno fatto discutere i presenti sui temi di sicurezza ferroviaria, sia per quanto riguarda le condizioni disastrose in cui versano gli scali sia per tutto ciò che concerne la gestione delle operazioni di sicurezza. Sono state segnalate anche criticità nei camminamenti da Prato a Prato Scalo (malconci e poco illuminati) e a Bologna San Donato (binari tronchi/aste manca il camminamento e un'illuminazione idonea). In tal senso ciò che è



emerso dalla Corte di Cassazione sulla strage ferroviaria di Viareggio, che ha lasciato sostanzialmente impunte le società (compresa anche Mercitalia Rail), getta ulteriori ombre sulla sicurezza d'esercizio se si tiene conto di quanto segnalato in assemblea.

### Conclusioni

I macchinisti, nel corso dell'assemblea, hanno evidenziato che le OOSS devono parlare ai lavoratori ed andare nella direzione che essi indicano. In quest'ottica si registra, per il momento, una bassa volontà delle OOSS firmatarie a lottare per le critiche condizioni di lavoro dei macchinisti ed a coinvolgere i lavoratori stessi in assemblee e vertenze. Fatta eccezione per lo stato di agitazione proclamato per favorire le assunzioni, concluso con la firma dell'accordo del 15 settembre scorso (accordo che a detta di tutti contiene ben pochi elementi positivi) i lavoratori non hanno riscontrato iniziative dei sindacati firmatari volte

a risolvere/mitigare le problematiche sin qui segnalate e a supportare le decisioni prese dall'assemblea permanente dei lavoratori (ad esempio il tutti al turno, tutti a normativa). Con questo resoconto viene pertanto richiesto a tutte le OOSS regionali della Toscana e alle RSU/RLS di sostenere i macchinisti, provati da pessime e ataviche condizioni di lavoro, gravate ulteriormente dalla pandemia in corso dal marzo 2020.

Sul tema occupazionale riportiamo infine, come Assemblea PDM MIR Toscana, i dati sull'organico del PDM della Toscana, che risultano drammatici: a Livorno, nel 2021, 10 macchinisti andranno in pensione, mentre altri 10 macchinisti sono andati via nel 2020 tra pensionamenti a trasferimenti a RFI treni diagnostica. A Grosseto tra 2020 e 2021 si contano 10 macchinisti in meno per i pensionamenti (la stima indicativa del personale restante si attesterebbe alle 11

unità a fine 2021). A Pisa -a fine 2021 - resteranno 4 macchinisti, a Chiusi tra 2020 e 2021 si contano 9 macchinisti in meno per i pensionamenti. Resta poi il nodo della sede di Firenze, ancora in fase di stabilizzazione dopo che è stata costituita ben oltre un anno fa.

I macchinisti presenti in assemblea si danno pertanto un nuovo appuntamento tra un mese circa per valutare gli eventuali effetti dell'incontro tenuto con le sigle sindacali e per coordinare le decisioni attuali e future. Viene data altresì disponibilità alle OOSS regionali della Toscana e alle RSU/RLS di concordare una nuova data dove confrontarsi e dialogare su tutto ciò che verrà ritenuto opportuno.

17/01/2021

*Assemblea Macchinisti Mercitalia  
Rail Toscana*

### Coordinamento Macchinisti Cargo Le firme sono state inviate!

**I sindacati ora fanno la loro parte stando al fianco dei lavoratori!**

Il Coordinamento Macchinisti Cargo comunica ai lavoratori e colleghi che sono state inviate a tutte le OO.SS presenti in ferrovia, via PEC, le firme relative alle rivendicazioni manifestate nella prima assemblea autoconvocata svoltasi il 15 febbraio scorso.

**Più di 180 firme** sono state raccolte sul territorio nazionale con moduli affissi nelle salette, con l'impegno dei referenti di territorio e degli attivisti che facevano conoscere ai colleghi le motivazioni della vertenza, con il contributo fondamentale di volenterosi lavoratori che facevano pervenire le loro firme. Una volontà forte, quella dei macchinisti, di esprimere il grave disagio per le condizioni di lavoro ormai divenute insostenibili anche dal punto di vista della sicurezza, situazione aggravata da un anno di pandemia che sta determinando condizioni lavorative insopportabili.

Il fine di questa raccolta firme è volto a richiamare -in modo deciso ed inequivocabile- un approccio sindacale basato unicamente su quanto espresso dalla base, sia in fase di stipula del CCNL che in ogni dinamica che si vada a presentare. I punti presenti nel Documento Rivendicativo, ritenuti irrinunciabili in assemblea per quanto riguarda il rinnovo contrattuale, dovranno essere indubbiamente oggetto di discussione del confronto sindacale con l'azienda.

Riteniamo doveroso ricordare che le sottoscrizioni sono il primo frutto di un percorso assembleare che sta crescendo giorno dopo giorno. Una consapevolezza ed un impegno dei lavoratori che intende porre le fondamenta di un rinnovato clima di coesione e presa di coscienza, necessari a migliorare non solo le condizioni di lavoro ma anche la cultura del modo di lavorare. Questo affinché si arrivi ad ottenere un orario di lavoro più umano e condizioni normative di maggior tutela e miglioramenti degli orari di lavoro per garantire la sicurezza e la salute di chi giorno e notte è al lavoro.

Nella prossima assemblea, la quarta, verranno definiti i gruppi di lavoro (orario di lavoro, sicurezza, stazionamento treni, disponibilità, vigilante, equipaggio macchina, sanificazioni locomotive) per continuare il lavoro pratico, coinvolgente, aperto e democratico che è alla base del movimento assembleare in atto. Concludiamo ringraziando tutti coloro che si sono applicati e che tuttora si adoperano per rendere migliore il lavoro e i posti di lavoro.

08/04/2021

*Coordinamento Macchinisti Cargo*



# LA NUOVA LEGGEREZZA DEL METALMECCANICO

*“Allora questa parte variabile del salario è quella dunque che paga la diversa quantità di lavoro fornita dall'operaio. C'è poi la così detta struttura verticale del salario cioè le differenze di salario tra un operaio e un altro operaio secondo il tipo di lavoro che fa. E' il sistema delle qualifiche e delle categorie e di altri strumenti che il padrone usa volta per volta per dividere tra loro gli operai. Che sono le paghe di posto gli scatti di merito i superminimi differenziati la job evaluation fino ai metodi arretrati come il fuori busta e il salario nero. Tutto questo paga la diversa qualità di lavoro fornito dall'operaio.*

*Ma questo fatto che il tipo di lavoro che fa un operaio ha un valore diverso che cioè viene pagato di più o di meno del lavoro di un altro operaio è tutta un'invenzione capitalistica. Che se lo sono inventati i padroni per avere in mano così un altro strumento di controllo politico sulla classe operaia. Non dimentichiamo che anche il partito e il sindacato sono d'accordo su questa invenzione capitalistica. Anche per loro è sempre giusto che i soldi che l'operaio riceve devono essere basati sulla diversa qualità del lavoro che fa.*

*Tutte queste differenze di salario servono al padrone per avere un ricatto continuo sull'operaio: Se vuoi la qualifica se vuoi migliorare devi stare buono non devi rompere i coglioni non devi fare sciopero eccetera. E gli servono per dividere gli operai durante le lotte perché allora tutti fanno delle richieste diverse secondo le loro qualifiche e categorie e lottano così divisi. E il padrone trova poi sempre il sindacato servizievole che firma gli aumenti a percentuale diversi per le diverse qualifiche e categorie.*

*[...] Lo strumento che hanno gli operai per inceppare questo strumento dei padroni è il rifiuto del salario come compenso della quantità e della qualità del lavoro. E' dunque il rifiuto del legame che c'è tra il salario e la produzione. E' la richiesta di un salario non più stabilito dalla produzione dei padroni ma dai bisogni materiali degli operai. Cioè: Aumenti uguali per tutti sulla paga base. Gli incentivi materiali come il cottimo le categorie eccetera significano invece per l'operaio solo partecipare al proprio sfruttamento.*

*[...] Hanno detto che c'era il rischio di arrivare a un contratto separato anticipato alla Fiat spezzando così l'unità della categoria. Ma questo è proprio quello che loro hanno sempre fatto. Operai: Se i sindacati hanno continuato a isolare e a spegnere la lotta se la stampa di tutti i partiti non dice quello che veramente succede alla Fiat la parola d'ordine degli operai è invece: Tutta la Fiat in lotta. Alle minacce di sospensione gli operai di Mirafiori rispondono: Tutta la Fiat in lotta.”*

(Nanni Balestrini, Vogliamo tutto, Feltrinelli 1971, cap.6)

Oltre alla questione dei livelli già menzionata nei volantini circolanti a caldo della sottoscrizione (insieme a critiche sugli aumenti salariali, il welfare etc) e per la quale basti il rimando al pezzo citato sopra, preme inquadrare un punto ancora inesplorato del nuovo CCNL dei metalmeccanici siglato il 5 febbraio 2021. Un tema forse ancora marginale per impatto ma da non sottovalutare. Quello della formazione. E mostrare il legame fra i due ambiti (formazione e aumento delle categorie salariali).

La formazione è sempre benvenuta, per carità, ma indaghiamo meglio di cosa si parla e in che contesto. Nell'industria attuale e in quella futuribile 4.0, per cui si chiedono i finanziamenti, a contenuto tecnologico pressoché totale nel senso che il coinvolgimento umano si limita al controllo generale del funzionamento senza apporto diretto all'assemblaggio, le qualità richieste all'operaio sono rese al minimo – un addestramento sul campo nella postazione di volta in volta ricoperta dall'operatore *massa* (generico). Non tutto il comparto è ovviamente in queste condizioni e in molti ambiti permane un apporto quasi artigianale della forza lavoro, che segue la produzione in modo tutt'altro che parcellizzato, tuttavia il sistema si evolve verso quegli obiettivi. Obiettivi del resto che

permettono, attraverso un sempre maggiore investimento sulle macchine, di banalizzare e abbassare la pregiata specializzazione operaia. I costi fissi e i costi variabili. Da questo punto di vista l'operaio massa ha sempre più un'individuazione economica di prestazione fisica. A che pro, dunque, la spesa di formazione? Quale scopo ha la coloritura culturale nell'industria pesante? A cosa si è scoperto adesso dovrebbero essere formati i colletti blu?

La traduzione più interessante di quella spinta formativa, infatti, è nelle cosiddette *soft skills* (anche dette *competenze trasversali*). L'elenco di esse è grossomodo il seguente: resistenza allo stress, raggiungimento obiettivi, motivazione ed efficacia personale, problem solving, comunicazione, persistenza dell'impegno lavorativo. I manuali poi sciolgono ulteriormente tali voci in caratteristiche acquisibili quali ottimismo, ricerca di stimoli, socievolezza, cordialità, empatia, cooperazione, fiducia, autodisciplina, motivazione al successo, capacità di controllo, metodicità, audacia, intelligenza emotiva, flessibilità/adattabilità, interessi artistici, apertura all'innovazione e al cambiamento, immaginazione, rendimento etc. Tale tipo di *scuola di apprendimento* era già presente nel CCNL precedente (2017-19, di cui si

riconfermano le 24h triennali) ma se prima quei traguardi formativi erano previsti solo per ruoli di direzione, dai capireparto in su, adesso vengono aperti per tutte le categorie, anche le più basse. Il rinnovato interesse per queste qualità leggere sta nel fatto che esse rappresentano un varco di colonizzazione dell'impresa non più solo nel corpo dei lavoratori che vendono la propria prestazione ma anche nelle menti. Non bastano più gli atti. Quelle scuole servono ad educare i lavoratori a parlare e pensare come i manager e sintonizzarsi sulle loro richieste. Si badi, non è un'operazione culturale di superficie (e si osservi che il mondo risponde allo stesso cambiamento) ma strutturale nel senso che in quell'orizzonte di pensieri e lessici l'operaio si fa manager di se stesso, si rapporta con gli altri e lavora in rete con una nuova attitudine finalizzata agli obiettivi dell'impresa, con un'identificazione degli interessi propri e di quella. La cultura ha qui una valenza direttamente concreta. Il pensiero diventa unico a partire dall'unità minima del reparto. La fabbrica è fucina di prodotti ma anche di modi di pensare la produzione e con ciò di fissare il mondo della produzione nelle risorse dell'immaginario. Quel mondo potrà poi anche cambiare e “rivoluzionarsi” -lo chiede la competizione stessa- ma solo entro

la medesima cornice, che ne esce così rafforzata. Quella della riproduzione capitalistica e degli uomini che la abitano, come tutti ugualmente predisposti indipendentemente dal posto che ricoprono. A ciò serve il passo che fa dell'operaio massa, attraverso un riordinamento cognitivo, la massa operaia ma non più portatrice di una propria cultura, diversa e antagonista, quanto piuttosto degli stessi valori sociali del concorrente, in cui cioè tutte le varietà umane interiori ("interessi artistici"?) sono volte al successo economico. Una sostituzione operata da ultracorpi che trasfigura un soggetto sociale enorme, posto adesso a rinsaldare e replicare il mondo del suo avversario storico. Se il capitale ha deciso di sostenere il costo di questa operazione, che pesa sull'economia produttiva (ma è in compagnia di giornali, libri, tv e politica, etc cioè di tutto l'apparato ideologico preesistente) è perché davanti alle crisi non basta più aver vinto la metà del cielo, avendolo conquistato sotto la forma del *cliente*, adesso occorre anche quella del *produttore*. La versione più immediatamente pratica di questo cambiamento è l'introdu-

zione di parametri di assunzione/conferma/stabilizzazione e passaggio di livello (salario) non più legati alla performatività fisica -misurabile collettivamente fino ad ora con orari e svolgimento dell'attività produttiva, fissati dagli accordi aziendali- ma a liste valutative di quelle competenze individuali, che sono sfuggenti al controllo pubblico e del tutto in mano all'impresa. Per capirsi, prima o poi potremmo avere licenziamenti o mancate conferme o non passaggi di livello, per "mancata collaborazione" o "mancata dotazione di soft skills". Anche solo la legittimazione di liste nere, adesso del tutto ufficiose e destituite di fondamento pubblico. L'elenco delle caratteristiche attitudinali piegato agli scopi della produzione corrisponde ad un ingresso della fabbrica nell'interiorità umana a disciplinarne gli svolgimenti. Un cambiamento oggettivo ed epocale descritto in letteratura nel passaggio dal Fordismo al Toyotismo, nel quale è richiesta una collaborazione e dedizione dell'operaio che travalica lo scambio (ineguale) classico. Dove l'operaio-manager fa anche da controllore, in

rete con gli altri, dell'operato altrui, oltre che di se stesso – pur sempre rimanendo operaio. Lo strumento soft è pesantissimo. Che poi contrattualmente lo si presenti come un "diritto soggettivo alla formazione" è solo un'altra *softicheria* dei contraenti per spacciarlo come conquista. ■

*Approfondimenti:*

- *Sul CCNL firmato:* <https://giornatedimarzo.it/2021/02/11/ccnl-metalmecanici-e-nellinquadramento-che-si-nasconde-la-coda-del-diavolo/>

<https://sindacatounaltracosa.org/2021/02/18/primi-appunti-sulla-stagione-contrattuale/>

fbclid=IwAR3EzEbxL\_M6HH0d0Zplyc5betcWlCsFzG\_P-HT4dZomJXSlgJ4ME2Wh3Gs

- *Sul passaggio tra fordismo, postfordismo e toyotismo:* P.Ingrao-R.Rossanda, *Appuntamenti di fine secolo, Manifestolibri 1995*

- *Il testo integrale di Balestrini si può trovare al sito:*

<http://www.bibliotecamarxista.org/balestrini/vogliamo%20tutto/vogliamo%20tutto.htm>

## Texprint di Prato: con i lavoratori e gli attivisti sindacali colpiti dalla repressione

I lavoratori e gli attivisti sindacali Si.Cobas hanno promosso per oggi, sabato 27 marzo, un nuovo presidio di solidarietà ai cancelli della Texprint di Prato, dopo oltre 60 giorni di sciopero e di presidio con blocco delle merci per rivendicare diritti elementari, come 40 ore settimanali (8x5 lo slogan: 8 ore per 5 giorni, oggi lavorano anche 12 ore per 7 giorni!), il riconoscimento di malattia e ferie. La repressione non si è fatta attendere: padronale, con contestazioni disciplinari ai lavoratori in sciopero, serrata, cassa integrazione per 53 dipendenti, denunce ai sindacalisti e ai lavoratori per "violenza privata, sequestro di persona e diffamazione", contro-manifestazioni dei crumiri al grido "vogliamo lavorare"; e di Stato, con l'intervento di polizia per sgombrare il picchetto (mandando all'ospedale 6 lavoratori) e avvisi di garanzia. Accusati loro di violenza! Non l'azienda che sfrutta e reprime, che nega condizioni di lavoro umane.

Il 10 marzo a Piacenza sono state perquisite le abitazioni di 29 operai del SI Cobas e

2 sindacalisti sono agli arresti domiciliari, a seguito dello sgombero delle forze dell'ordine del picchetto di 60 operai, della Fedex Tnt il 1° febbraio, al 13° giorno di sciopero. La Procura di Genova ha indagato e perquisito abitazioni e armadietti di 5 attivisti dell'Usb, con sequestri di telefoni e computer, accusati di "associazione a delinquere" per resistenza, accensione di fumogeni, lancio di oggetti pericolosi, attentato alla sicurezza dei trasporti. I fumogeni usati per lo sciopero antimilitarista del 20 maggio 2019, per impedire il carico di materiale militare su una nave saudita, definiti dalla Procura "dispositivi modificati in modo da renderli micidiali". Micidiali i fumogeni, non gli ordigni bellici!

Mentre il Coordinatore provinciale del SI Cobas di Bologna è stato condannato a 9 mesi di reclusione per il confronto con le forze dell'ordine durante lo sgombero di un picchetto nel 2014 alla Mirror Levigature di Sant'Agostino, a Ferrara.

A fianco dei lavoratori e degli attivisti sindacali di Prato, Piacenza, Genova, Bologna! Come siamo a fianco dei lavoratori diretti e degli appalti Amazon che lunedì 22 marzo hanno scioperato contro le condizioni di sfruttamento e precarietà: come Coordina-

mento abbiamo espresso la nostra solidarietà durante il presidio allo stabilimento di Pisa, come oggi la portiamo qui a Prato a lavoratori e sindacalisti in lotta e colpiti dalla repressione. Come sosteniamo i riders, i lavoratori della scuola, della logistica, del trasporto pubblico locale che hanno scioperato ieri, e i lavoratori Alitalia mobilitati contro lo spezzettamento della compagnia e dei lavoratori.

Contro questi attacchi è necessario rafforzare la solidarietà, oltre il proprio posto di lavoro e la propria categoria, andare al di là della propria situazione particolare, superando l'ostacolo dell'appartenenza a una o l'altra sigla sindacale, per favorire quel processo di unità tra lavoratori e lavoratrici, incubo di padroni, aziende, istituzioni.

Sosteniamo i lavoratori e le lavoratrici in lotta, comunque organizzati!

Solidarietà di classe ai lavoratori e alle lavoratrici, attivisti/e sindacali colpiti dalla repressione! ■

Coordinamento Lavoratori/Lavoratrici Autoconvocati per l'unità della classe (CLA)  
[coordautoconvocat2019@gmail.com](mailto:coordautoconvocat2019@gmail.com)

27 marzo 2021



# IL BRACCIO DI FERRO LEGALE e IDEOLOGICO INTORNO all'ART.18

**D**al 17 marzo 2021 i titoli dei giornali lanciano la notizia che per l'Europa il Jobs act è ok.

La realtà, almeno quella degli scontri legali, è di tutt'altra pasta. Più controversa. E se da un lato battaglie per il riconoscimento della natura del lavoro dipendente come quelle dei ciclofattorini mettono risultati in tribunale e fuori, sia la legge Fornero che il Jobs act ricevono proprio sull'art.18 sentenze che ne smantellano o confermano qualche pezzo importante. Vediamoli.

Il 1 aprile la Corte Costituzionale, su proposta del tribunale di Ravenna, ha annullato la modifica introdotta dalla riforma Fornero dell'art.18 dello Statuto dei Lavoratori circa il risarcimento anziché il reintegro nei casi di licenziamento per *giustificato motivo oggettivo* (ad es. la cessazione dell'attività, la crisi che è obbliga l'impresa a ristrutturare tagliando dei reparti, anche solo il venir meno delle mansioni cui è assegnato il lavoratore senza che sia possibile il suo ricollocamento) perché in violazione dell'art.3 della Costituzione. "Disarmonico e lesivo del principio di uguale trattamento" rispetto ad altre casistiche (giusta causa e giustificato motivo soggettivo) è disporre la *facoltà* anziché l'*obbligo* del giudice di concludere il reintegro o il risarcimento davanti ad un'insistenza del fatto economico e della sua reale portata motivazionale. La Corte sottrae dunque, tanto al giudice (che deve solo applicare la norma) ma soprattutto all'impresa, l'arbitrarietà nell'uso della giustificazione del licenziamento che torna a dover essere anche in questo caso rigorosamente fondato ("manifesto"). Questa è una sentenza importante, in quanto va a toccare la prima grande modifica dell'art.18, antecedente il Jobs act, ma si muove *per analogie*, finché esistono; le stesse potrebbero infatti portare al peggioramento a seconda degli occhiali con cui le si guardino: non è detto per niente che il *favore del lavoratore* sia criterio univoco, lo vedremo sotto. In ogni caso si noti che non vi sono argomenti di contenuto.

La stessa Consulta Costituzionale era

già intervenuta sul tema dell'articolo 18 della legge 300/70 in relazione al Jobs act in senso alterno:

- Nel settembre 2018 aveva dichiarato carente ("contrario a principi di ragionevolezza e uguaglianza") l'indennizzo per il licenziamento ingiustificato contenuto nel Jobs act in quanto fondato solo sull'anzianità lavorativa: 4-24 mensilità portate dal Decreto Dignità a 6-36.

- Nel giugno 2020, su sollecitazione dei tribunali di Bari e Roma, era intervenuta sul licenziamento illegittimo per vizi formali, dichiarandone incostituzionale il calcolo risarcitorio.

- Nel novembre 2020, su sollecitazione della Corte di Appello di Napoli, aveva invece confermato il Jobs act per i licenziamenti collettivi illegittimi.

Osserviamo che in tutti i ricorsi e pronunziamenti il metro di fondo su cui si è incentrato il dibattito è la disparità di trattamento tra lavoratori a seconda delle fattispecie di licenziamento e, per il Jobs Act, tra assunti prima e dopo il 7 marzo 2015 quando è entrato in vigore. La Corte non è mai entrata ad apprezzare profili d'incostituzionalità inerenti, ad esempio, il doveroso ripristino di una condizione illegittimamente violata o l'inidoneità di una norma che non fa più da tutela per "dissuadere il datore di lavoro dall'esercizio arbitrario del potere di recesso" (cit. dall'istanza sollevata dal tribunale napoletano di Appello nel 2020).

Venendo infine al pronunziamento della Corte di Giustizia Europea e al suo acclamato appoggio al Jobs act (ad esempio su Il Sole 24 ore del 18 marzo), vediamo che la sentenza è chiamata ad esprimersi sulla compatibilità della legge italiana con quella europea sul punto della discriminarietà. L'istanza era stata sollevata dal tribunale di Milano, il quale, dopo aver dichiarato illegittimo un licenziamento collettivo di 350 lavoratori, si è trovato a stabilire il reintegro per 349 tranne che per una lavoratrice, assunta prima ma confermata appunto sotto gli effetti del Jobs act. Col pronunziamento di marzo la Corte Europea ha negato il diverso trattamento sulla

considerazione che le tutele introdotte dalla riforma Renzi nell'ordinamento italiano "mirano ad incentivare la stabilizzazione dei rapporti a termine". Non ci scandalizziamo e abbiamo ben compreso le parole; l'entusiasmo della testata di Confindustria è dunque ben consentito dal fatto che la Corte Europea (e già la Corte Costituzionale nella sentenza del novembre 2020) mastica la stessa pasta ideologica di Confindustria. Quella che permette di dire candidamente che nel nuovo regime giuslavorista *il lavoratore scambierebbe un aumento dei posti di lavoro (tutto da dimostrare ma così dicono gli industriali da sempre) e una maggior disposizione del sistema alla loro stabilizzazione con un regime di tutele meno forte*. Quel "meno", riconosciuto, incancellabile, discriminatorio e peggiorativo, sarebbe sufficientemente compensato dalla promessa di più assunzioni. Osserviamo che questa "legittima politica governativa di espandere la stabilità dei posti" non è certo mai stata ratificata dagli interessati che quando possono, dove arrivano, cercano di sterilizzare quella norma (ad es. nei cambi di appalto o in alcuni ccnl). Inoltre il sillogismo è viziato da evidente stiracchiatura: assumo di più se mi posso disfare più facilmente (o minacciare di), trasfigura l'assunzione al lavoro in un qualcosa che è già licenziamento. Il concetto stesso indicato dal termine *stabilizzazione*, richiamato anche in sentenza a controbilanciare le minori tutele, è minato in radice. Lo spessore di dignità del lavoro e della vita, che (costituzionalmente) si realizza attraverso di esso, si assottigliano significativamente. Gli imprenditori vorrebbero il mercato del lavoro come un pranzo a buffet (di lavoratori): prendi quanto vuoi, lasci quanto vuoi, senza costi. Tanto più se si pensa che il tema in questione riguarda i casi d'*illegittimità* del licenziamento (la legittimità è fuori discussione), casi cioè in cui si è operato illegalmente e l'intenzione desumibile del datore di lavoro è tutto fuor che quella di assumere o stabilizzare! Ma questi ragionamenti sono culturalmente lontani e perdenti rispetto al passaggio attualissimo lodato

dal quotidiano arancione “Un approccio molto attento alle capacità delle norme di creare nuova occupazione e poco arroccato dietro anacronistiche difese di principi astratti che tutelano solo in apparenza i lavoratori, mentre in realtà innalzano solide barriere all’ingresso nel mercato del lavoro”. Il filo arancione del discorso prosegue vittorioso ed ha una seconda puntata, producendosi in un avvistamento carpiato sull’edizione di venerdì 29 marzo. Apertura di pagina 2 a titolo “Nel 2020 persi 660mila contratti di lavoro”<sup>(1)</sup> che è parte della medesima campagna per i necessari finanziamenti alle imprese: far leva su un argomento popolare per dedurne il sostegno di classe. Poi però nel prosieguo si dice che gran parte di questi posti di lavoro scomparsi sono i contratti a tempo determinato e somministrati, quindi volatilizzati perché lavori volatili. I dati di provenienza Inps dicono esattamente 492,5mila (4/5 del totale). I licenziamenti reali dunque ci sono eccome, con buonapace dei DPC-covid che vietano la formalità della dismissione. L’impresa reale dispone di tutti i canali leciti per aggirare quel divieto. La classe non ha riguardi. Poi in una colonna interna della stessa edizione del quotidiano la frittata si rigira ancora. Il pezzo è a firma Giampiero Falasca (socio di studi legali internazionali, dal 2009 di DLA Piper di cui è responsabile per il dipartimento Diritto del lavoro e consulente sul tema di imprese e istituzioni) e ricommenta la sentenza sul rigetto della corte di giustizia europea del quesito di discriminazione circa il Jobs act -era già tra i due intervenuti del 18 marzo-. Nel ripercorrere la sentenza ne esalta la comune sedimentata salsa neoliberaista “Legittime le regole differenzianti se fanno parte di pacchetti di legge che mirano alla stabilizzazione”, facendo eco alla propaganda dello spaccio delle atipicità del lavoro con l’argomento dell’*ampliamento del lavoro*: tradotto le precarizzazioni (“apparentemente meno tutelanti”) aumentano le assunzioni da parte delle imprese quindi sono cosa buona e giusta. A questo punto, trovandosi nel proprio brodo, l’articolo vede l’occasione per alzare l’asta e incita a fare di più, proponendo subito un esempio: la deroga di *acausalità* del contratto a tempo determinato (non occorre giustificare il motivo) non deve limitarsi al solo periodo pandemico, prorogata ancora *solo* a fine anno, ma deve entrare fra le mi-

sure definitive. Ovviamente per il rilancio delle assunzioni. Di nuovo l’illegittimità (l’accertamento di falsi tempi determinati ha permesso in tempi normali sentenze di condanna alla conversione a tempo indeterminato) diventa, nel capovolgimento, beneficio da incentivare. Tanto è a favore dei lavoratori, no? La guerra è pace, la pace è guerra. Insomma al giornale di pag.37 piacerebbe aggiungere qualche

zero al giornale di pag.2, seraficamente.

<sup>(1)</sup> *Mentre andiamo in stampa i quotidiani del 7 aprile aggiornano i dati al febbraio 2021 con 945mila i posti di lavoro persi, “con maggioranza netta di autonomi, di precari, di donne”.*



## RINNOVO DEL CONTRATTO TPL

**È scaduto il 31 dicembre 2017 il contratto nazionale autoferrotranvieri. È necessario una gestione pubblica del servizio destinato ad aziende e società pubbliche di diritto pubblico. Abbiamo inserito nella piattaforma per il rinnovo del contratto nazionale autoferrotranvieri punti importanti di seguito descritti:**

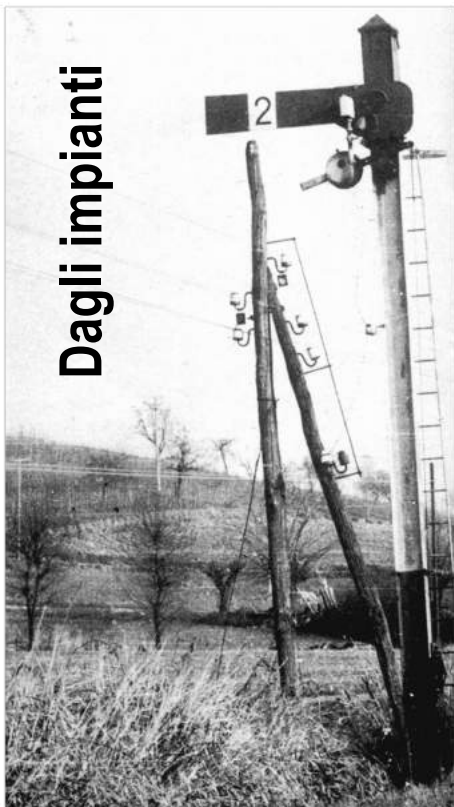
- Che il TPL resti pubblico e non essere affidato ai privati.
- Aumento di 300€ a fronte del potere d’acquisto perso negli anni.
- La riduzione dell’orario di lavoro da 39 ore a 35 ore.
- Trasformazione dei contratti part-time a full time.
- A carico delle aziende il costo per patente, CQC e carta tachigrafica.
- Buono pasto, per tutte le lavoratrici e i lavoratori laddove non è prevista una mensa.
- La disdetta sindacale deve tornare ad avere efficacia dal mese successivo alla richiesta.

ANTONIO VITALE

SECRETARIO PROVINCIALE DELLA CUB TRASPORTI DI PALERMO



## Dagli impianti



## TOSCANA CCNL ATTIVITÀ FERROVIARIE. SARANNO ESPULSI I SETTORI APPALTI ?

Passa il tempo, ma arriva il bonus economico per la vacanza contrattuale ma non il rinnovo!

Per ora, ufficialmente, tutto fermo, si attende la nomina governativa del nuovo Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, ma movimenti ci sono.

Le tanto proclamate regole di libero mercato e libertà d'impresa planetarie, riprese dai Trattati europei, prevedono che nel settore degli appalti "di tipo europeo" sopra una determinata cifra d'importo o di grandezza: "Le aziende partecipanti al bando di gara d'appalto devono essere libere di concorrere con il CCNL più conveniente (per loro) presente sul mercato".

La tendenza, più volte già applicata, di rimaneggiare la Legge su gli appalti in veste più libera da impedimenti e controlli è sempre richiesta dalle Associazioni datoriali che rappresentano le aziende.

Ricordando che al rinnovo contrattuale ultimo, dopo che su era ottenuto la firma delle Associazioni datoriali presenti alla trattativa, occorsero mesi perché tale accordo venisse ratificato dalle singole aziende presenti in ferrovia " Il costo del lavoro era troppo elevato".

Costatando inoltre che, anche successivamente, parte dei lavoratori del settore sono già finiti fuori dal perimetro contrattuale

delle Attività ferroviarie per la polverizzazione delle gare d'appalto, dovuta alla frammentazione delle branche del servizio ferroviario, non abbiamo molta fiducia su che tendenza prenderà il nuovo Amministratore, nominato da una compagine governativa molto sensibile alle esigenze dell'economia sovranazionale e ai richiami europei ...

Occorre lanciare invece una campagna contro ogni ulteriore tipo di privatizzazione e/o esternalizzazione di lavori o servizi e ribadire che chi lavora nel comparto è soggetto al CCNL Attività ferroviarie, stesso lavoro, stesso salario, perché fare passare i lavoratori a contratto esterno al settore è, di fatto privatizzare, privatizzare anche i diritti fino ad oggi conquistati.

## TOSCANA LE CONQUISTE TOSCANE... SONO CONQUISTE?

Dopo mesi e mesi di emergenza sanitaria e pesanti ripercussioni sui turni di lavoro del personale mobile, il fronte sindacale, composto da Cgil, Cisl, Uil, Fast, Ugl e Orsa, il 21 gennaio apre le procedure di raffreddamento a livello territoriale.

I punti cruciali delle richieste, si possono sintetizzare in:

- Richiesta alleggerimento turni e concrete misure per superare i forti disagi su RFR, refezioni e utilizzo sale di sosta;

- Mancato confronto sugli spostamenti di produzione e riorganizzazione del reticolo impianti;

- Confronto sulle criticità legate a trasferimenti e gestione richieste ferie.

A seguito di ciò, l'azienda convoca i tavoli, che si aprono in data 8 febbraio: seguono 3 incontri, nei quali il collegio RSU47 porta in esame un documento con 26 richieste di modifica dei turni di vario genere, su un totale complessivo turni di circa 1.100 righe; sul fronte ferie, segue un confronto dove l'azienda ribadisce la propria posizione contraria ai 5 periodi estivi, aprendo ad una proposta a 6 periodi con il minor numero possibile di accavallamenti tra periodi, più o meno in linea con quanto previsto dal CCNL; sul fronte delle quote annuali automatiche, si rende disponibile a ritoccare qualcosa. Sul resto delle questioni (Refezioni, sale sosta, trasferimenti), nessuna discussione.

Ebbene, in 15 gg, con 3 incontri ai tavoli aziendali, e senza passaggio assembleare tra oo.ss. - Rsu e la base dei lavoratori, si giunge ai risultati a tutti noti:

- piano ferie estive per il solo 2021, più o meno simile a quello del 2020 (a contratto), con natale e capodanno sul periodo invernale, esclusa Pasqua 2021 (troppo a ridosso per essere elaborata, a detta aziendale), con promessa di riparlare ai tavoli di un accordo estivo-invernale 2022-2027;

- accoglimento di 15 delle 26 proposte dell'RSU, con aumento complessivo di 3 righe (in sostanza, un aumento di 3 giornate su cui spalmare i turni) sul totale della produzione, in atto dal 18 aprile fino al cambio turno di giugno 2021 (circa 45gg), e che per settembre saranno oggetto di nuova valutazione (poiché un eventuale cambio di offerta commerciale a seguito di interruzioni RFI programmate, farebbe saltare le modifiche appena varate) e successivo rilancio dei turni;

- apertura di un tavolo sulla situazione degli impianti toscani.

Ne esce un verbale scarso nei contenuti, con la chiusura con esito positivo delle procedure di raffreddamento.

A noi sembra talmente esiguo il margine di risultato, che vogliamo mettere in evidenza alcuni punti chiave per una riflessione condivisa e costruttiva con i lavoratori.

Anzitutto, nei numeri: sul totale delle quasi 1.100 righe di turni ai treni, l'RSU47 sottopone soltanto 26 criticità, delle quali soltanto 15 accolte, pari all'1,36% della produzione toscana. È evidente che il restante 98,64% della produzione sia stato ritenuto privo di criticità e di conseguenza accettato, esigibile in tutto e per tutto così come proposto nei turni aziendali, e che un aumento di sole 3 righe sul totale è un dato pressoché insignificante in termini di miglioramento delle condizioni di lavoro. Il concetto che intendiamo sottolineare, è legato alle condizioni generali con cui il CCNL prevede la costruzione dei turni di lavoro, che anche laddove generi giornate di lavoro "buone", queste ultime sono legate da riposi ridotti al minimo, in orari che creano disagi notevoli a tutti, ancor più ai pendolari (si pensi, ad es., ad un pomeriggio con fine lavoro alle 22, che ovviamente prevede cena fuori casa, ed una ripresa turno il giorno seguente alle 12, che impone un pranzo molto anticipato a casa o in zona stazione; il tutto, perfettamente in linea con il dettame contrattuale... oppure, alle cosiddette "notti ribadite", grazie alle 18 h di riposo minimo - che al tempo del ccnl 2003 erano 22 - e che pesano sugli impianti con tante notti in turno). Tutto ciò, è sufficiente a demolire l'utilità e incidenza positiva dei tavoli tecnici sui turni.



Sulla questione ferie, non c'è, ad oggi, alcun accordo locale scritto, ma soltanto la promessa di un tavolo dedicato; per il 2021 avremo un piano ferie pressoché identico a quello dello scorso anno, con la sola aggiunta di natale e capodanno invernali, senza l'agognata "qualità" delle 2 settimane piene di calendario per tutti. Un eventuale accordo quinquennale, non si discosterà molto poiché il problema principale risiede nell'esiguo quantitativo di personale in forza, che non consente una più agevole fruizione di assenze di ogni genere.

Sulla questione degli impianti e della loro consistenza, assistiamo da anni al mancato reintegro, con un numero adeguato di assunzioni, delle unità che via via accedono al pensionamento, nonostante le richieste di trasferimento del personale verso i vari impianti toscani: assistiamo ad un atteggiamento aziendale volto ad accentrare sempre più la produzione verso i grandi impianti (Firenze e Pisa su tutti), tagliando giornate agli impianti piccoli man mano che si svuotano. Tutto ciò, giustificato da teorie aziendali orientate all'efficiamento della produzione, unite ad un retro pensiero secondo cui i lavoratori avrebbero la scandalosa pretesa di voler lavorare tutti sotto casa propria: riteniamo irricevibili simili concezioni, volte esclusivamente a sottovalutare le esigenze personali e familiari dei singoli lavoratori, sottoponendoli al ricatto legato alle necessità della vita privata di ciascuno, che alimenta l'ingranaggio di contrattazione individuale con cui l'azienda gestisce, e vuole sempre più gestire, il rapporto con i lavoratori. Il contratto prevede leve di costruzione dei turni pesantissimi, come evidenziato sopra, e da qui la necessità di affidarsi al buon cuore aziendale: non basta, per renderli migliori, qualche intervento su poche singole giornate. Occorre quindi andare alla radice! Oltre alla vertenza "locale", occorre farsi carico tutti di una battaglia contrattuale per modificare la condizione che quotidianamente stiamo subendo.

Per questi motivi, ci sembra lontana dalle reali istanze della base, espresse dai lavoratori, l'azione sindacale portata avanti dalle oo.ss. firmatarie e dal collegio rsu47, che hanno inteso chiudere un percorso appena iniziato che doveva coinvolgere i lavoratori e che poteva portare, attraverso una necessaria e determinata vertenza, a migliori risultati. Da quelle istanze, dobbiamo ripartire consapevoli che una vera azione di lotta è possibile, e che una nuo-

va stagione vertenziale può aprirsi solo se i lavoratori si sentiranno direttamente coinvolti per iniziare a modificare i rapporti di forza ad oggi esistenti.

Come fronte di base, siamo disponibili a portare avanti quelle rivendicazioni, abbiamo ad oggi le procedure di raffreddamento aperte, ma per proseguire vogliamo e dobbiamo confrontarci con chi quotidianamente svolge il lavoro ai treni, per decidere come proseguire. Siamo stanchi di una trattativa costantemente senza lotta, basata soltanto su ciò che l'azienda può dare "a costo zero".

Tutto ciò, impone una riflessione: se, come abbiamo letto, si è strappato quel risultato a seguito delle firme dei lavoratori, quanto si può strappare in più continuando la vertenza? Quanto in più non concedendo nulla oltre il servizio dovuto? Quanto in più pretendendo il diritto al pasto? Quanto in più rispettando normativa e accessori? Quanto in più...

08 Marzo 2021 Attivisti di base Toscana

## BOLOGNA

### **RICHIEDI PRESA VISIONE CON SUCCESSIVA RISOLUZIONE, OVE POSSIBILE, DELLE PROBLEMATICHE DELL'IMPIANTO OPERATIVO DI BOLOGNA**

Con la presente si vuole portare all'attenzione del Capo Impianto le principali problematiche dell'impianto di Bologna, alcune di rilevante importanza vista l'attuale situazione pandemica, con la speranza che esse vengano valutate e possibilmente risolte in tempi celeri. Di seguito vengono elencate le suddette criticità raggruppate per chiarezza in paragrafi.

- quotidianamente il personale di macchina frequentando molteplici ambienti e venendo a contatto con svariate realtà e tantissime persone, viene esposto continuamente alla possibilità di contagiarsi dal virus che circola nel nostro paese

- ad oggi nessun dipendente di questa azienda è stato sottoposto a controlli sanitari per scongiurare la malattia da coronavirus (covid-19)

#### turni bologna

- i turni prima di essere divulgati devono essere visionati da rsu/rls

- si richiede una redistribuzione del carico di lavoro.

- si richiede di evitare le dormite di oltre 24 ore, umanamente impossibili da sopporta-

re.

#### personale disponibile

- si richiede di migliorare la situazione del personale disponibile, non è accettabile che gli agenti di macchina vengano avviati a pomeriggio inoltrato del servizio che dovranno svolgere l'indomani. (un turno in bianco potrebbe essere di enorme aiuto)

- il personale denuncia che spesso i servizi vengono legati molto stretti, alcuni, addirittura, non tengono conto dei giusti tempi medi, accessori e delle soste per l'utilizzo della refezione.

#### personale di parma

- il personale di parma che viene utilizzato sulle locomotive diesel 145 nella tratta parma - torrile, lamenta la mancanza di dispositivi per la produzione di aria condizionata sui mezzi di trazione (ci sono leggi che, visto l'aumentare delle temperature estive di questi ultimi anni, tutelano il lavoratore sottoposto a temperature elevate).

- inoltre, la pulizia e la sanificazione sui mezzi diesel in questione non viene eseguita in modo adeguato.

#### scalo di bologna san donato

- nello scalo di bologna san donato le attività propedeutiche al treno sono aumentate a dismisura (rimozione staffe, taglio, manovra, aggancio e tal volta anche la prova freno sono carico del pdc) è bene inserire i tempi corretti in partenza ed in arrivo in suddetta località. qualora i tempi risultassero incongruenti con le attività da svolgere, il servizio dovrà essere rimodulato. (il nastro lavorativo non può essere aumentato in corso d'opera)

- dal 1° ottobre 2020 la manovra non sarà più presente all'interno dello scalo di bologna san donato

#### villa selva

-nello scalo di villa selva (fc), sono emerse delle problematiche molto importanti che potrebbero innescare, in caso di emergenza, situazioni di elevato pericolo nei confronti del lavoratore. il pdc in alcune occasioni, causa guasti all'infrastruttura, è stato letteralmente abbandonato dall'azienda in questa località, dove non è previsto, in caso di necessità, il prelievamento del personale di macchina con taxi o da auto con conducente. inoltre, in diverse ore del giorno, l'accesso allo scalo è negato dalla chiusura con lucchetto del cancello d'accesso. in caso di malore del lavoratore nessun mezzo di soccorso riuscirebbe a raggiungere l'infortunato in tempi brevi.

-lo scalo in questione è anche sprovvisto

di sala sosta e di servizi igienici

mancato pagamento pat - flex

- il personale lamenta la mancanza cronica del pagamento delle pat e delle flex  
 - un altro aspetto molto importante e che deve essere assolutamente chiarito, perché il pdc deve in diverse occasioni eseguire più di una pat nello stesso servizio (taglio più aggancio o più agganci allo stesso treno), se poi queste ultime non vengono retribuite? ormai la scusa che il sistema si sbaglia (strano che erri solo e sempre a nostro discapito!) non è più credibile, e non è ammissibile dover fare ricorsi tutti i mesi, questa situazione è inaccettabile!

pulizia ambienti di lavoro

- le locomotive, in particolare le 652, risultano non adeguatamente pulite e sanificate.  
 - si richiede maggiore attenzione nella pulizia delle sale sosta del personale di macchina.  
 - i servizi igienici versano spesso in condizioni disastrose a dir poco ripugnanti, i locali di molte stazioni sono sporchi e maleodoranti.

comunicazioni con 303 e cot

- si riscontra da parte del personale una notevole difficoltà nel mettersi in comunicazione con l'operatore del 303 e del cot. (un corretto utilizzo dei numeri telefonici ed un telefono che metta in allineamento tutte le telefonate, potrebbe rendere più efficiente il lavoro di tutti)

cambi volante anomali

- si richiede di eliminare i cambi volanti in tutte quelle località dove non è presente la sala sosta per il personale di macchina (bologna san ruffillo/crevalcore,) durante i mesi autunnali ed invernali il problema si amplifica. risulta altresì impossibile calibrare l'arrivo del treno con quello del pdc, quindi durante il periodo invernale l'attesa anche di pochi minuti in una località priva di qualsiasi riparo, potrebbe provocare importanti malori al lavoratore.

refezione

- si richiede di fare chiarezza su orari e tempi di refezione, alle 14:59 e alle 21:59 si è nelle condizioni di poter usufruire del pasto?  
 - nelle stazioni dove è presente il locale per usufruire il pasto, i tempi sono di 30 minuti, mentre quando il locale è all'esterno della stazione quanti minuti occorrono?

(è necessario considerare la distanza dalla località di servizio e le tempistiche legate a strutture che non sono self service quindi ristoranti che hanno tempi di attesa dilatati)

- a livorno non vi sono locali convenzionati, quindi si ritiene inutile programmare dei turni di lavoro che prevedano la sosta per la refezione in suddetta località.

personale di terra

si richiede che, laddove possibile, sia obbligato da parte del personale di terra, portare i treni alla velocità di 120 km/h. uno/due carri a 100 km/h - i rimanenti a 120 km/h - forzare il sistema - se il sistema lo consente il carro viene portato a 120 km/h - se il sistema non lo consente, chiamare il parco carri di roma (orario ufficio) e fare portare il carro, se ne ha le caratteristiche, a 120km/h

un treno alla velocità di 120 km/h ha molte più possibilità di arrivare in orario

- alcune volte ci si imbatte in personale di terra che ha qualche difficoltà nell'utilizzo dei mezzi informatici, si richiede pertanto di affiancare suddetto personale con altro più esperto così che possa migliorare e divenire più efficiente. (a volte i treni partono in ritardo per attesa documenti)

spogliatoi

-si richiede di individuare all'interno della stazione di bologna centrale apposito locale dove il personale di macchina possa ad inizio lavoro indossare la divisa, e che a termine lavoro possa utilizzare lo spogliatoio per lavarsi così da poter rientrare alla propria abitazione in condizioni decenti.

queste le problematiche maggiormente riscontrate del personale di condotta treno dell'impianto operativo di bologna, urgono cambiamenti nei punti precedentemente

citati a causa dello stress quotidiano a cui il personale è sottoposto ogni giorno di lavoro, dato che è obbligo del datore di lavoro preservare la salute psicofisica del dipendente. in attesa di riscontro effettivo a questa lettera.

**MILANO**

**EQUANIMITÀ NELLA DISTRIBUZIONE DEI SERVIZI "GRAVOSI", SIA IN PROGRAMMAZIONE CHE IN "GESTIONE OPERATIVA"**

Dal recente percorso di valutazione STRESS LAVORO CORRELATO di PDC e PDB, tenutosi tra RLS e Azienda, è emerso con chiarezza quanto segue:

1. la gravosità di alcune tipologie di servizi (in sintesi quelli interessanti alcune ore del periodo notturno, nonché la successione di tali servizi con quelli che prevedono l'inizio prestazione prima delle ore 07.00);
2. L'attinenza della turnificazione di cui al punto precedente, con lo stress percepito dai lavoratori e dunque con la loro salute; Certo, sono emerse anche divergenze sull'individuazione delle misure correttive e sulla loro formalizzazione, pertanto a dover trovare una quadra sulle varie diverse sensibilità, aspettative e punti di ricaduta affiorati, **saranno verosimilmente le ASL**, con tutto ciò che questo comporta in un periodo di pandemia come quello che stiamo purtroppo vivendo e senza dimenticare le consuete inconcludenze, lungagini, a cui molti di questi organi di vigilanza ci hanno abituato negli anni. Quindi non ci resta che attendere...

Quello che è pacifico, è sicuramente la necessità di garantire una migliore distribuzione di quei servizi da considerarsi gravosi, nei vari turni individuali.

Tuttavia, le soluzioni che verranno individuate ed attuate dall'azienda, non potranno





no mai essere considerate risolutive se si dovessero concentrare soltanto sui Turni, ovvero sul "PROGRAMMATO".... e qui entriamo in un contesto che ha sempre caratterizzato Milano Passeggeri, almeno nell'ultimo ventennio, ci riferiamo al sistema del cambio "FACILE" dei servizi di turno, frutto di una perenne collaborazione PDC/PDB – distribuzione/303, che ha determinato negli anni un sistema di "Dare-Avere", fatto di frasi fatte: "non potevo rifiutarmi...", "sai me l'hanno chiesto..." e così via...

Ma soprattutto ha creato dei veri casi di quello che non riusciamo a definire in maniera diversa da "favoritismi" ..., insomma di "figli e figliastri", caratterizzati da una vera e propria (e spesso sostanzialmente "perenne") elusione di alcuni servizi che presentano gravosità come quelle emerse dalla valutazione SLC e/o criticità (anche soltanto logistiche), da parte dei "soliti ignoti" (si fa per dire).

Facciamo 2 esempi:

1. ci sono dei colleghi che per il solo fatto di abitare fuori Milano, diciamo ad una cinquantina di chilometri, e di poter arrivare a Milano comodamente con il primo treno utile non prima delle 06.00-06.30, non effettuano servizi con inizio prestazione antecedente a quell'orario, lasciando queste "perle" di servizi, non solo a chi predilige le alzate presto, ma anche a chi, trovandosi in posizione di disponibilità in turno, si trova costretto a doverle effettuare, sommandole dunque ai servizi gravosi e/o con dette criticità, assegnatigli in programmazione sul proprio turno individuale (insomma non solo si beccano i loro giri "pesanti", ma anche quelli che gli altri non vogliono fare, per non utilizzare la propria auto, cosa che invece molti dei colleghi a cui verrà appioppato il servizio incriminato, dovranno comunque fare...);

2. altri colleghi, per ragioni non legate a motivi di salute, quasi di default, chiedono ed ottengono (quasi) l'esclusivo utilizzo in servizi di Riserva e/o Traghetto, cosa che



Alla c.se att.ne

Ing. Francesco Marciano  
DDL UP Esercizio IC

Sig. Fausto Fancelli  
Resp. Produzione IC

e, pc

Sig.ra Gabriella Li Puma  
Esercizio/Produzione IC

**OGGETTO: Distribuzione servizi "Particolarmente Gravosi" in Gestione Operativa**

Il sottoscritto RLS Milano IC, con la presente desidera richiamare la vostra attenzione su quanto segue.

A seguito della recente valutazione stress Lavoro correlato è emerso, tra gli altri, il problema della distribuzione disomogenea di alcune tipologie di servizi "particolarmente gravosi" per il personale al quale vengono assegnati, in modo particolare quelli che interessano tutta o buona parte della fascia notturna, con l'eventuale aggravante della successiva programmazione di servizi con inizio prestazione prima delle ore 07.00. Detta disomogeneità è stata attribuita (anche) ai svariati vincoli imposti al sistema IU, in maniera particolare quello di non poter assegnare quei servizi a qualunque agente, in quanto non tutti abilitati ai mezzi di trazione/convoili programmati per l'effettuazione dei relativi treni.

Pertanto l'azienda ha comunicato di aver già programmato per il PDC, un fitto programma di abilitazione a tutti i mezzi di trazione/convoili.

Ciò premesso, appare quantomeno opportuno, segnalare che la suddetta disomogeneità non è legata soltanto all'assegnazione dei servizi in programmazione, ma anche a quella dei servizi in gestione. L'impianto di Milano si è sempre distinto per la notevole facilità con la quale un agente riesce a cambiare il proprio servizio di turno, cosa di per sé positiva dal punto di vista della minor percezione stressogena (legata per esempio alla conseguente possibilità di organizzare la propria vita familiare e i propri interessi), ma questa caratteristica, tanto più se attuata alla quasi totalità dei servizi, rischia di far sì che i "servizi gravosi" assegnati in programmazione ad un agente, vengano "infilati" non solo a chi predilige alcuni di quei servizi, ma anche ad agenti in posizione di disponibilità, i quali si trovano nella situazione di dover effettuare non solo i servizi gravosi previsti dal proprio turno, ma anche quelli assegnati ad altri, seppur nel pieno rispetto dei parametri contrattuali.

Il sottoscritto (e un notevole numero di colleghi), può testimoniare di aver assistito, nella precedente gestione della produzione/distribuzione di Milano IC, a molteplici (e spesso sistematici, visto che vi sono casi di colleghi, che nella sostanza non effettuano mai, per esempio, servizi programmati nelle primissime ore del mattino) episodi di agevolazioni turni nei termini sopra citati, non legati a cause di forza maggiore, a vantaggio di alcuni colleghi, con conseguenti disagi/maggiori gravosità turni, a danno di altri in posizione di disponibilità.

Si richiede pertanto una maggiore omogeneità nella distribuzione dei servizi in questione, anche "in gestione", in modo da evitare quelli che vengono percepiti come favoritismi discutibili di alcuni colleghi a danno di altri.  
Cordiali Saluti

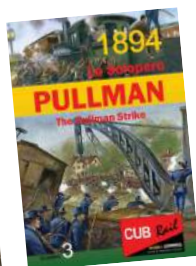
Milano, 06/03/2021

Mirko Lo Giudice  
RLS Milano IC

potrebbe apparire innocua, ma che nasconde le stesse identiche insidie descritte al punto precedente (chi li farà mai quei servizi gravosi assegnati in turno a detto personale? Forse (anche) il personale disponibile, magari utilizzando la propria auto privata o addirittura dormendo (si fa per dire) in impianto la sera prima...???)  
Ne consegue dunque l'esigenza di una distribuzione equa dei servizi gravosi (vedi

comunicazione RLS, qui a fianco), non solo in programmazione Turni, ma anche (e soprattutto) in "Gestione Operativa", cercando di trasformare quello scempio che ha caratterizzato Milano per più di 20 anni, in un qualcosa di più Normale, di più umano e di conseguenza di più salutare...  
Se il tempo è galantuomo.... lasceremo che faccia il suo lavoro...

RLS IESU



**I NOSTRI QUADERNI STORICI  
LA NOSTRA STORIA  
UNA STORIA DI CLASSE  
CHIEDILI AGLI ATTIVISTI**





## Solidarietà ai ferrovieri del Myanmar in lotta colpiti dalla repressione

Il 5 marzo le forze di sicurezza birmane hanno attaccato il quartiere dei ferrovieri di Mandalay, seconda città del Myanmar, gridando e sparando raffiche di mitra; sono seguiti arresti, torture, pestaggi. La categoria è in sciopero contro il colpo di stato militare di febbraio.

Nel Paese si susseguono manifestazioni e atti di disobbedienza civile a seguito del colpo di Stato del 1° febbraio che ha rovesciato il governo di Aung San Suu Kyi, che stava traghettando lentamente il Paese verso la democrazia dopo mezzo secolo di ferrea dittatura militare.

Il bilancio degli scioperi e delle manifestazioni è tragico: i morti sono centinaia, senza contare feriti, arresti, deportazioni. Dopo i tentativi di far tornare i ferrovieri al lavoro sotto minaccia delle armi polizia ed esercito hanno attaccato il quartiere ferroviario ad est della capitale economica Yangon circondando la stazione Ma Hlwa Gone, qui almeno 800 ferrovieri partecipano al movimento di protesta. Il 20 marzo l'esercito ha attaccato ancora a Mandalay i ferrovieri per sfrattarli. I manifestanti hanno aiutato gli abitanti a trasferire il mobilio altrove. ■



*Mandalay. Manifestanti mettono in salvo quanto possono prima dell'attacco dell'esercito alle case dei ferrovieri*



# CAB RADIO GUASTO



**IL GUASTO VIENE RILEVATO:**

**IN LOCALITA' SEDE DI IMPIANTO MANUTENTIVO**

**IN LOCALITA' NON SEDE DI IMPIANTO MANUTENTIVO**

**DURANTE IL SERVIZIO SIA A DOPPIO AGENTE CHE AD AGENTE SOLO**

MODULO CONDOTTA DOPPIO AGENTE

MODULO CONDOTTA AGENTE SOLO

MODULO CONDOTTA DOPPIO AGENTE

MODULO CONDOTTA AGENTE SOLO

**RIFIUTO MEZZO**  
\*NOTA 1

**CAB RADIO FUNZIONANTE NELL'ALTRA CABINA DI GUIDA (VEDI 402B) O NELLA LOC. DI CODA (VEDI 414) E POSSIBILITA' GIRO LOC/MATERIALE**  
\*NOTA 2

**CAB RADIO NON FUNZIONANTE NELL'ALTRA CABINA DI GUIDA (VEDI 402B) O NELLA LOC DI CODA (VEDI 414) E/O IMPOSSIBILITA' GIRO LOC./MATERIALE**

**PROSEGUIRE LA MARCIA FINO A TERMINE CORSA, UTILIZZANDO IL CELLULARE FS; SEGNALARE L'ANOMALIA SUI LIBRI DI BORDO**

**EFFETTUARE SERVIZIO DA CABINA CON CAB RADIO FUNZIONANTE**

**\*NOTA 1:** Il Rifiuto deriva dalla dicitura "Richiedere la sostituzione della locomotiva", riportata solo sulla GDA di alcuni mezzi (per esempio su quella della 402B, ma NON su quella della 414), tuttavia la circolare di Direzione tecnica (a firma Caposciutti) del 10/07/2017, eliminando il ricorso al secondo agente, in tutti i casi in cui si verifica il guasto in questione, pone come punto chiave "il "(...) **PROLUNGAMENTO DEL SERVIZIO CON AGENTE SOLO (...) FINO AL PRIMO RIENTRO IN OFFICINA**", per cui laddove dovessero assegnarci un qualunque mezzo con Cab radio guasto in località sede di impianto manutentivo, l'epilogo non può che essere il medesimo, "Richiedere la sostituzione della locomotiva". NB VALUTARE COMUNQUE L'ACCETTAZIONE DEL MEZZO SE COMANDATO CON ORDINE SCRITTO IN VIRTU' DELL'ART. 56 Comma 2 Lettera H CCNL AF 2016;

**\*NOTA 2:** L'eventualità del giro LOC/Materiale, specificata solo su alcune GDA (vedi 402B: "richiedere il giro della locomotiva"), appare applicabile anche ad altri mezzi (vedi 414), in quanto non solo rappresenta oggettivamente un'opportunità di buon senso, ma anche per il fatto che la stessa non viene posta come ostativa all'accettazione del mezzo, tanto che in caso di impossibilità di effettuare il giro LOC/Materiale, il servizio deve comunque essere effettuato.

Questa pagina dei codici viene distribuita solo ai ferrovieri e oscurata nelle versioni web

## Codici ingresso Salette

Alessandria	3825A
Alessandria sottopass lato DL	14579E
Ancona	1805
Bari bussolotto via Capruzzi	1133E
“ “ UMR binario 1	4221
Barletta	5678*A
Battipaglia	4456#
Benevento	251178#
Bergamo	1123E
Bologna Centrale	310376C
Bologna Centrale passaggio 1° bin	7220A ON7220OK
Bologna Mascarella	1111C
Brescia	2356E
Brindisi	147789A
Camnago	2356
Caserta	8542#
Chiasso SBB 1° bin	1291
Civitavecchia	1241
Colico	1123E
Como SG	2045E
Cremona	2871A
Domo DPV Pax	1361E - 1234*
Domo saletta TMR	461279*A
Firenze CM	301211
Firenze CM bagni PdM	3136E
Firenze Rifredi	560280
Firenze Rifredi (a lato bar)	3789
Firenze SMN	2135E
Foggia uffici 1° piano	987654A
Foggia binario 1	9876
Formia	1990e#
Gallarate	4658°
Genova Brignole	4112
Genova PP ITP	2345
La Spezia	1210E
Lecce lato sud est	12548*A
“ “ portone	1234*
“ “ porta superiore	1111*
Lecco	1123E
Lecco Maggianico	070576E
Livorno Centrale smartcard	
Lucca	246790E
Luino	1123E
Mantova	2303 Poi tasto centrale
Mestre IA	6134E
Milano Centrale Trenord	2303E
Milano Centrale scala C	102
Milano Centrale scala E	123
Milano Centrale scala F	555
Milano Centrale dep bici	4568#
Milano Certosa	1123E
Milano Greco Pirelli	1608E
Milano Lambrate	1E
Milano Lambrate binario 12	100619
Milano Parco C.le (viale Monza 113)	
Dalle 18 alle 6 telefonare 8086959 portineria 912.2034	
Milano Porta Garibaldi	4514E
Milano Porta Garibaldi	2356 bin. 6
Milano Porta Genova	1346E
Milano Rogo	#8381E
Milano San Cristoforo	1263
Milano Sm.to PM centro	1956



Modane entrata	2009
Modane uscita	000
Modena	1516E
Mortara	1123E
Napoli Campi Flegrei	2571#
“ “ -U	1631#
“ “ -D	8271#
Novara	4455E
Novara UDT	1456E
Novara Boschetto later	1234E
Novara Boschetto	26461E
Orbassano	26463
Parma	5097E
Padova (cancello)	8035E
Padova DTR 1° binario	2512
PD porta corridoio	0601
Parma DPV	5097A
Pavia	2546
Pescara piano terra	537180
Pescara 1° piano	14948*
Pescara 8° binario ITR	2513* Quando è impresenziato telefonare al 8217313
Piacenza 1° piano DLF	5261 Poi tasto centrale
Piacenza	002006
Piadena	2356
Pioltello	1123E
Pisa Centrale piano terra	2017
Pisa Centrale primo piano	75c75c
Pistoia	246790E
Roma Ostiense	7139
Roma Termini via Giolitti 42	9864B
Roma Tiburtina depress.	8060157E
Roma Tuscolana	2571#
Rimini	347C
Rimini DL	353C
Roma Ostiense	2336
Salerno spogliatoi	4285#
Salerno saletta	4455
Sapri	481973#
Saronno	1123E
Savona	4112
Seregno	1123E
Sestri Levante sblocco chiave	1492
Stradella	2313
Tarvisio Boscoverde	98745
Tirano	1111
Torino Porta Nuova	7681
Torino Smistamento	5256
Torino Stura	4268B
Treviglio	1123E
Trieste	4652E
Udine DPV da esterno	7169<
Udine DPV da interno	4652<
Varese giù	2222#
Varese sù	1123
Venezia SL	1336E
Verona PN	1331#
Verona PN UMR	6134
Ventimiglia Impianto Reg	1121
Ventimiglia Atrio staz.	2840E
Ventimiglia TMR Atrio staz.	2015E
Voghera	2313E



ABBONATI A CUB RAIL **Annuale 6 numeri + gli speciali: 12 euro** Iscritti Cub o Cassa di Solidarietà: **5 euro** Iscritti Cub e Cassa di Solidarietà: **gratuito** Abbonamento PDF: **6 euro** POSTEPAY: **5333 1711 0998 3185** intestata a Mirko Lo Giudice O, SE PREFERISCI: **BONIFICO IBAN: IT86X3608105138242047642075** Beneficiario: Mirko Lo Giudice Causale: abbonamento CubRail *Una volta effettuato il versamento inviaci una mail con nome e indirizzo*



CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base

Via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma  
Roma, 2 marzo 2021

Lettera a Trenitalia e ANSFISA su apertura porte di salita dei treni senza perdita del consenso CCCP in cabina di guida

Pur nel miglioramento della casistica generale degli inconvenienti alle porte di salita, dovuto ad una normativa (DEIF serie 4 alla XI edizione) che riconduce al lavoro manutentivo nelle officine la prevenzione a monte piuttosto che ad espedienti per far circolare comunque i treni in degrado rispetto a questa protezione, sussistendo ancora diversi lati oscuri e insicuri nella normativa stessa, nonché abusi in esercizio tesi ad aggirarla, di cui non mette capo qui, raccogliamo segnalazioni di porte non bloccate che tuttavia non fanno venir meno il Controllo Centralizzato di Chiusura Porte in cabina di guida. Non è inutile sottolineare qui la gravità del

problema in quanto 1) la mancanza di tale protezione potrebbe consentire la perdita della porta o la caduta viaggiatore senza accorgimento, ossia un rischio di alto grado; 2) esso può manifestarsi sia per difetto alla singola porta di salita, sia per -mancato rilievo della centralina- a tutte le porte della vettura; 3) in esercizio il riscontro del guasto è del tutto casuale, ovvero non c'è prassi che lo faccia emergere se non l'avvenimento sotto gli occhi (es telechiusura o apertura in emergenza da una porta che non fa perdere il cccp), tantomeno strumentazione di identificazione (spie etc proprio perché falsamente "tutto in ordine"). Si precisa che a ns. conoscenza non esistono prove, quotidiane o periodiche, attuate dal regolamento organizzativo che l'impresa si è data, mirate a filtrare tale evenienza: tutte le azioni previste, tanto in origine da stazione priva di IMC (es. check list del PdM) o da IMC contemplano infatti di poter verificare il funzionamento delle spie di sblocco e la non

riapertura delle porte bloccate, ma non la perdita del CCCP in caso di apertura (ad esempio in emergenza o per alterazione della tenuta di blocco), per la quale occorrerebbe ad es. isolare-ripristinare ciascuna porta rimanendo in contatto col PdM per sapere se il CCCP resti inalterato.

Ciò segnatamente per i materiali rotabili dove l'installazione del CCCP è avvenuto successivamente alla nascita della strumentazione di vettura, dove appunto gli episodi si sono maggiormente manifestati (UIC Z1, 270 e 901; UIC Eurofima; UIC X; UIC X-R; DTR MD).

Con la presente segnalazione si chiede quindi riscontro di provvedimenti presi allo scopo di eliminare questa eventualità di guasto con prove efficaci ad escludere la presenza di porte apribili senza perdita del CCCP e ristabilire così l'efficienza del livello di protezione.

*Antonio Amoroso*

## DA LUCIANO, UN RINGRAZIAMENTO ED UN INVITO ALL'UNITÀ' DEI SINDACATI DI BASE

Ai tanti che mi hanno espresso solidarietà, e mi hanno scaldato il cuore, vorrei poter dire, grazie.

Ho apprezzato la capacità di realizzare un messaggio congiunto da parte dei sindacati di base, a cui sono legato dalla mia storia sindacale.

Come sapete, dopo il giudizio dell'ASL, d'idoneità alla mansione di macchinista, con l'esonero dai servizi notturni, invece di essere esentato dai servizi notturni, sono stato demansionato con un atto che beffardamente definiva ciò un "proficuo utilizzo". Mi sono così ritrovato in un ufficio a mettere fogli nelle buste, dopo 38 anni da macchinista ed a meno di due settimane dal pensionamento.

Per me è stato un duro colpo, che mi ha anche privato della possibilità di chiudere la mia vita lavorativa facendo quello che ho sempre fatto, potendo condurre l'ultimo treno per ritrovare a termine corsa quei compagni di viaggio che volevano salutarmi. Quello di cui hanno voluto privarmi, non potrà mai più essermi reso.

Ma più dell'abuso, che ritengo di avere subito, mi addolorava l'idea che potesse passare un messaggio di intimidazione per i lavoratori, il che sarebbe stato l'opposto di quanto avrei voluto.

Mi ha rassicurato la forte risposta che c'è stata, dai sindacati di base, dall'RSU, dai lavoratori e da chi con la sua onestà, pur facendo parte di sindacati non di base, ha dimostrato la sua vicinanza e come si sia compreso che l'attacco non riguarda solo me.

L'attacco è stato agli organi di vigilanza sanitaria (ASL), agli RLS, ai lavoratori, a chi chiede la tutela della salute.

Da anni come RLS, ho cercato di far riconoscere un principio di civiltà e di dignità umana, cioè che il carico di lavoro sia adeguato all'età del lavoratore. E' un principio stabilito nel DLgs 81/08 all'art.

28 ed è una questione che non potrà essere a lungo elusa, visto l'innalzamento dell'età pensionabile.

Il lavoro non può divenire uno strumento di tortura. Si può immaginare che questi carichi di lavoro, potranno essere sopportabili con macchinisti di 67 anni ed oltre ?

Spero che il mio caso serva a dare un contributo, per smuovere acque da troppo tempo stagnanti.

Per dare forza ai lavoratori, per rispondere a questo ed agli altri problemi che subiamo, è necessaria l'unità dei sindacati di base. Certo la confluenza in un unico sindacato di base, non è nello stato dei fatti, ma pur mantenendo ciascuno la propria identità, si deve rinunciare a personalismi, a protagonismi e trovare l'unità nella lotta.

*Grazie  
Luciano Ciriello*

## IL FATTORINO A CAVALCIONI DEL CICLO LAVORATIVO

**L**o dice la giudice non accorgendosi (o forse sì) dell'umorismo implicito nell'ovvietà della tipologia lavorativa: il rider "non è prestatore occasionale a titolo accessorio ma inserito nell'organizzazione dell'impresa e opera nel ciclo produttivo". Sono parole di serissima e decisiva svolta per il settore e fanno parte della stessa storica sentenza pronunciata il 25 febbraio dal tribunale di Milano che afferma i ciclofattorini "cittadini e non schiavi", cioè soggetti di diritto anziché privi. Una rivoluzione, se si pensa all'ombra da cui emergono queste figure ormai da tempo alla luce dei nostri paesaggi urbani acquisiti. Un po' meno se si pensa che il riconoscimento della natura (para)subordinata del lavoro li rende al massimo CO.CO.CO, la fattispecie più applicabile, e che comunque il confronto fra le parti sociali deve ancora definirne il quadro contrattuale. Ma almeno si dovrà parlare di giorni di riposo, di malattia, di ferie, di diritti, di limitazione del cottimo, di TFR, di formazione sui rischi e DPI, di visite mediche... La battaglia legale approda ottenendo il meglio che può. L'indagine è partita dalla sicurezza: infortuni di rider hanno portato la questura di Milano ad aprire un'indagine sul periodo 2017-2020 di coperture INAIL che ha scoperchiato agli occhi della legge il marciume di aziende (Just Eats persino già in amministrazione giudiziaria per caporalato). Vengono comminate multe per €733mln alle piattaforme Glovo, Uber Eats, Just Eats, Social Food e Deliveroo, estinguibili con l'obbligo di assunzione per 60mila ciclofattorini.

Micidiale la resistenza delle imprese, a partire dal contorno ideologico del fallimento, del ritiro dalla nazione, della insostenibilità economica dei contratti (cui spesso i sindacati fanno eco); la battaglia legale è stata incandescente. In processo si costituivano le aziende asserendo la *natura libera del lavoro*, in cui il ciclofattorino si sottopone a piacimento, quando e nelle modalità e tempi che vuole, guadagnando alte cifre da professionista autonomo. Il 29 gennaio Deliveroo presenta in tribunale spacciando per rider che testimonia in favore ("lavoro quando mi pare", "un paio di ore alla sera", "guadagno anche 4mila euro") un suo ex dirigente del personale "con competenze su tutto il centro-nord"



nonché oggi titolare di propria impresa del settore. Ma il tribunale non si è lasciato persuadere da quei racconti e l'inchiesta assodava nel giudizio poi fatto proprio dalla sentenza tutt'altro: una delle facce più tipiche per la nostra epoca dello smartworking (il lavoro scandito da apparecchiatura di scambio continuo di dati) accanto ai lavoratori della logistica (magazzinieri e distributori). In altre parole i fatti emersi permettevano di dimostrare *l'estremo controllo aziendale* sui lavoratori, che ha nell'algoritmo il suo punto chiave. La piattaforma misura e impone le prestazioni, classificando la performatività e stilandone un ranking che fa il futuro a lavoro del fattorino (le chiamate), con pressione continua. Questa sentenza è il culmine -anche per l'ampio fronte di aziende investite dal pronunciamento- di tante altre avute negli ultimi due anni, con un passaggio in Corte di Cassazione (24 febbraio 2020 sui dipendenti di Foodora) che sta orientando la giurisprudenza in via consolidata: a Palermo il primo rider (Glovo) riconosciuto dipendente con applicabile CCNL del terziario e tutt'ora pagato ma non riammesso a lavoro, nel gennaio 2019 la corte di appello di Torino riconosceva le cause individuali per lo status di subordinazione, mentre a Bologna veniva riconosciuta la discriminarietà dell'algoritmo Deliveroo che sventaggiava i fattorini che non stavano al passo con le richieste.

Sentenze che cominciano a comparire in tutta Europa con risultati analoghi: Olanda, Francia, Danimarca, Svezia. L'11 marzo la Spagna ha persino legiferato sulla materia e la ministra di Podemos ha riconosciuto i ciclofattorini lavoratori dipendenti. Essi avranno rappresentanza e accesso agli algoritmi. Nel Regno Unito il tribunale di Londra ha stabilito la natura di dipendenti agli autisti di Uber (salario minimo, ferie, riposi) sull'evidenza dell'esistenza di "un rapporto gerarchico" in vece dell'*assoggettamento volontario* sostenuto dalle imprese. Vari gli indi-

catori presi in considerazione: remunerazione non contrattata ma fissata dall'azienda, termini di svolgimento del lavoro imposti dall'azienda (sebbene gli autisti possano decidere quando e dove lavorare), il fatto che respingere richieste li fa uscire dalla piattaforma per un certo periodo di tempo (l'algoritmo cioè ha una funzione punitiva), geolocalizzazione continuativa, controllo dei rapporti fra autisti e clienti, parametrizzazione dei tempi di attesa e di trasporto, eventuali risarcimenti a carico del fattorino. Il tempo di attesa dei clienti è tempo di lavoro, dice la corte londinese.

Accanto a ciò -e va letto come sottofondo organizzativo imprescindibile, su cui cioè si creano le premesse per tutto il resto e per la sua prosecuzione- c'è la sindacalizzazione dei rider. I ciclofattorini si mettono insieme. L'assemblea del 25 febbraio con adesioni da 30 città, ha decretato lo sciopero del 26 marzo scorso. Vi partecipano sigle già del sindacalismo e altre autorganizzate (rider union bologna, deliverance, riderXidiritti) che hanno intessuto un lavoro enorme in un settore impalpabile ma che è stato possibile per fattori oggettivi, quali 1) la sua impennata di crescita occupazionale negli ultimi anni; 2) lo spostamento nel settore di lavoratori *costanti* in cerca di alternative alla disoccupazione, e conseguentemente non più solo giovanissimi; 3) la costituzione di colossi internazionali della distribuzione (è persino prossima la collocazione alla borsa di Londra dell'iberica Foodinho-Glovo).

Ma i ciclofattorini devono fare presto perché le aziende corrono rapidamente ai ripari e, visto che alla fine la giurisprudenza rimanda alle parti sociali per la definizione del peso di quei diritti, Assodelivery si è già messa a posto col sindacato di comodo. La storia segue il copione prossimo all'illegalità di un'associazione presentata dalle stesse piattaforme informatiche datoriali nell'autunno 2019: il Sindacato Nazionale Autonomo dei Rider,

che tiene una posizione pressoché ricalcante quella dell'associazione padronale e risulta pressoché invisibile se non per un'unica mobilitazione, il 15 ottobre 2019, che aveva nelle sue rivendicazioni il cottimo e il rifiuto del salario minimo (!). Per mettersi in regola davanti allo Statuto dei Lavoratori, lo SNAR viene riassorbito dall'appena costituitasi UGL-rider. Il 15 settembre 2020 salta quindi fuori un CCNL stipulato con quella sola sigla che è leggerissimo e in pratica nega la maggior parte di quei diritti al cui riconoscimento i rider aspiravano. In esso si descrive il profilo professionale come *genuinamente autonomo* e sotto la parvenza di un compenso orario si ratifica il dispositivo, che già le imprese applicavano, del tempo di lavoro conteggiato solo nelle consegne. Per una più ampia ricostruzione e ulteriori rimandi si veda [https://www.questionegiustizia.it/articolo/ccnl-assodelivery-ugl-una-buca-sulla-strada-dei-](https://www.questionegiustizia.it/articolo/ccnl-assodelivery-ugl-una-buca-sulla-strada-dei-diritti-dei-rider)

*diritti-dei-rider*. Le prime sentenze -Firenze 21 febbraio 2021- hanno dato torto alla CGIL circa l'antisindacalità dell'operato datoriale. Questa battaglia andrà vinta sulle strade. Ma ad esempio l'unicità del CCNL per tutti è un elemento intanto acquisito. Il passaggio successivo potrebbe essere quello di accorpamento al CCNL della logistica?

■

*Aggiornamento: Siglato il 29 marzo tra Just Eat e associazioni sindacali il contratto che applicherà il ccnl della logistica. L'azienda era tuttavia già fuori dall'associazione di categoria (Assodelivery) che per il momento si ritiene a posto con l'accordo-civetta con l'UGL.*

## ALITALIA: STORIA, PROSPETTIVE E LOTTA

INTERVISTA A DANIELE COFANI, LAVORATORE ALITALIA E ATTIVISTA  
CUB TRASPORTI RILASCIATA AL FRONTE DI LOTTA NO AUSTERITÀ



**L**a vertenza Alitalia è una crisi industriale ultra ventennale; quali sono le sue origini e quali i passaggi salienti?

*Daniele:* Senza rischio di smentita possiamo dire che l'origine della crisi di Alitalia parte da molto lontano e fa parte di un progetto ben preciso: nel 2000 la De Palacio, ministra dei trasporti della comunità europea, dichiarò che in Europa dovevano rimanere solo 3 grandi compagnie di bandiera, dei 3 Stati più industrializzati (Germania, Francia, Gran Bretagna), a gestire il traffico intercontinentale, cioè quello

più redditizio, mentre tutte le altre compagnie dei rimanenti Stati dovevano svolgere solo traffico ausiliare, una di queste era proprio Alitalia. Erano gli anni in cui Alitalia era ancora pubblica sotto il controllo azionario del ministero dell'economia, e vide fallire il tentativo di fusione con la compagnia di bandiera olandese KLM anche a causa di una disputa politica per la scelta dell'Hub nazionale di riferimento, che vedeva in contrapposizione tra di loro Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa. Ma i primi veri guai cominciarono ad arrivare nel 2004, momento in cui fu firmato un accordo per il riassetto proprietario ed azionario della compagnia,

dando di fatto il via alla privatizzazione attraverso l'acquisizione di quote azionarie da parte di privati. La totale privatizzazione e la perdita del controllo pubblico di Alitalia, avvenne tra il 2008 e il 2009 a cavallo di 2 differenti governi; nel 2008 iniziò il governo di centro sinistra di Romano Prodi con il tentativo di vendita ad Air-France, ma la portò a compimento il governo di centro destra di Silvio Berlusconi dopo un periodo di amministrazione straordinaria. Nacque così Alitalia-Cai con un assetto azionario composto dal 25% da AirFrance-KLM e per il resto dalla peggiore imprenditoria italiana – Capitani coraggiosi – (Benetton, Marceg-



glia, Riva, Tronchetti Provera, Colaninno); la flotta della nuova Alitalia fu drasticamente ridotta e furono licenziati 10000 lavoratori; per chi rimase in servizio ci furono tagli draconiani ai salari e ai diritti, venne definita una “macelleria sociale”. Dopo alcuni anni, come fu previsto ed annunciato, la privatizzazione di Alitalia si dimostrò un totale fallimento: nel 2014 dovette intervenire nuovamente il governo per evitare una nuova bancarotta ma, invece di nazionalizzare Alitalia, il Pd di Letta e Renzi decise di effettuare una privatizzazione 2.0 con la vendita del 49% delle azioni agli emiri arabi di Etihad; nel passaggio furono licenziati altri 2000 lavoratori.

### **Quali sono invece le tappe più importanti della lotta dei lavoratori?**

*Daniele:* Va evidenziato che tutte le fasi della privatizzazione Alitalia sono state condivise dai vari governi e dalla quasi totalità delle organizzazioni sindacali; nonostante ciò nel 2008 ci fu una dura lotta che per alcuni mesi vide protagonisti i lavoratori Alitalia con manifestazioni e presidi permanenti, animati esclusivamente dal sindacalismo di base. Tale percorso però si concluse con la capitolazione e la firma dell'accordo quadro da parte di tutte le direzioni sindacali con la sola Cub Trasporti che rimase a scioperare in solitudine: fu chiaramente una dura sconfitta per tutti. Ma l'apice della lotta che ha visto protagonisti i lavoratori Alitalia ci fu nel 2017 quando decisero di ribellarsi unitariamente contro il piano di licenziamenti e tagli di Etihad: tra febbraio e aprile ci furono 4 grandi scioperi con manifestazioni all'aeroporto di Roma-Fiumicino fino ad arrivare al famoso referendum in cui il 67% dei lavoratori Alitalia votarono NO al piano. Una votazione molto difficile, avevamo tutti contro dal governo ai mass media e tutte le principali burocrazie sindacali, il referendum Alitalia senza dubbio si può considerare una vittoria storica.

### **Quale è la attuale situazione lavorativa dei dipendenti Alitalia e dei lavoratori dell'indotto?**

*Daniele:* Chiaramente oggi dopo un anno dall'inizio della pandemia la situazione è complicata, anche se va ricordato che il settore aereo non era assolutamente in crisi prima dell'arrivo del Covid-19, anzi era più di un decennio che cresceva con tassi di sviluppo a doppia cifra e con profitti mi-

liardari per i padroni di tutta la filiera del comparto a livello internazionale. In Alitalia stiamo pagando il prezzo di una crisi sistemica della compagnia, con ripetute ristrutturazioni e ridimensionamenti puntualmente falliti e che ci hanno fatto giungere alla vigilia della pandemia con le casse vuote dopo 3 anni di infausta amministrazione straordinaria. Rispetto alle condizioni di lavoro dei lavoratori Alitalia, come anche dei lavoratori aeroportuali e dell'indotto (composto da appalti e subappalti), tornare alla normalità pre-Covid, vorrebbe dire ripartire da una situazione di precarietà, sfruttamento ed oppressione generata da decenni di liberalizzazione del mercato, privatizzazioni e terzizzazioni di attività. Tutto questo non può essere più permesso, sono anni che le lavoratrici e i lavoratori del settore aereo – aeroportuale – indotto subiscono salari al di sotto dell'inflazione, contratti di lavoro sempre più instabili, flessibilità oraria estrema, abbattimento delle tutele della salute e sicurezza e a pagare il prezzo più alto, sono stati senza dubbio i precari che da sempre creano ricchezza senza nessuna garanzia sul loro reddito e futuro occupazionale. Tutto ciò è ancora di più emerso, con tutta la sua brutalità, in questo momento di crisi da Covid-19 dove non viene garantito neanche il reddito attraverso l'anticipo aziendale o il pagamento diretto degli ammortizzatori sociali da parte di Inps e dove tuttora non vengono garantiti i dovuti dispositivi di sicurezza di protezione da contagio e, come lavoratori dei servizi essenziali, non siamo stati neanche inseriti nelle liste di priorità del fantomatico piano vaccinale.

### **Quali sono le prospettive del prossimo futuro e quali le vostre rivendicazioni?**

*Daniele:* Mentre sto scrivendo, la situazione in Alitalia è giunta in una fase drammatica con il rischio che i commissari non riescano a pagare gli stipendi di marzo, mentre è già apparso che non anticiperanno il pagamento delle giornate di cassa integrazione. Ma questo non è il solo, il problema più grande è il futuro della compagnia e dei suoi 11 mila lavoratori e delle loro famiglie. Il piano di cui parlavo all'inizio vuole essere portato a compimento dal governo Draghi con l'attenta supervisione della Comunità europea: Alitalia verrebbe smantellata in 3 società attraverso una falsa nazionalizzazione che, invece di svilupparsi con

3 miliardi in dote, licenzierebbe migliaia di lavoratori, tutto ciò propedeuticamente preparato dai precedenti governi. Da dicembre abbiamo iniziato a mobilitarci con delle prime manifestazioni e siamo riusciti, con non poche difficoltà, a riunire le organizzazioni sindacali che nel 2017 sostennero il No referendario, anche se con modalità differenti: Cub trasporti ed AirCrewCommittee organizzarono direttamente il Comitato elettorale del No. Da gennaio abbiamo organizzato importanti manifestazioni con centinaia di lavoratori in piazza, l'ultima il 3 marzo con anche i lavoratori del comparto aeroportuale, che ha visto la presenza di 500 persone a Porta Pia sotto il ministero dei trasporti. Manifestazioni che hanno rivendicato per il prossimo futuro una compagnia unica, realmente pubblica che venga messa sotto il controllo diretto dei lavoratori e soprattutto che non ci sia nessun licenziamento. Le prossime importanti iniziative ci vedranno protagonisti in una manifestazione finalmente unitaria il 26 marzo all'aeroporto di Fiumicino e il 30 marzo sotto il Ministero dello sviluppo economico, dove auspichiamo che venga mantenuta l'unicità sindacale invocata da Cub trasporti, AirCrewCommittee e Usb, per un percorso radicale di lotta senza sosta anche con il supporto di lavoratori di altri settori. Per terminare credo che l'unica via percorribile per uscire fuori dalla crisi che ha colpito duramente non solo Alitalia ma tutto il trasporto aereo, sia mettere totalmente in discussione questo sistema, dove è il profitto a decidere ogni cosa senza considerare le reali esigenze dei lavoratori, della collettività e dell'ambiente. Bisogna lottare per imporre una ripartenza con una gestione pubblica degli aeroporti, con tasse aeroportuali da reinvestire nel settore, con compagnie aeree di bandiera nazionalizzate con la gestione interna di tutte le attività di terra e volo. Bisogna ripartire con un trasporto aereo pubblico che si metta al servizio della collettività senza scopi di lucro, con l'obiettivo di garantire tutti i posti di lavoro anche diminuendo l'orario di lavoro a parità di salario ma soprattutto che rimoduli la sua “sovraproduzione di voli” garantendo, al contempo, prezzi dei biglietti equi per tutti i passeggeri, in un'ottica di rispetto dell'ambiente e del clima, in cui il trasporto aereo è grande responsabile dell'inquinamento terrestre. ■

**UNITI SI PUÒ VINCERE!**  
**#TuttiaBordo**

## SICUREZZA E DIGNITÀ DEL LAVORO

Come CUB Trasporti abbiamo aderito e organizzato, in coordinamento con altre sigle sindacali autonome, lo sciopero per la sicurezza ferroviaria del 9 Febbraio 2021.

Come Cub siamo da anni impegnati, anche in ferrovia, nella lotta per la sicurezza sul lavoro, che ci ha visti in prima linea in tante battaglie come sulla funzionalità del blocco porte, contro il sovraffollamento dei convogli, per l'aumento delle squadre minime del personale di bordo e del macchinista, per orari di lavoro dignitosi che agevolino la lucidità e la professionalità degli operatori.

Per tutti questi motivi abbiamo rifiutato la firma dei CCNL al ribasso, dei tagli e delle privatizzazioni, che hanno accettato piani industriali senza copertura degli organici e con massimo sfruttamento dei lavoratori. Piani che hanno determinato lo slivellamento degli standard di sicurezza, appunto perché ne subordinano l'organizzazione alla compatibilità economica.

Ci battiamo anche per il contratto unico del Ferro, ossia un contratto di lavoro che comprenda tutte le figure professionali impegnate in ferrovia, superando gli attuali dumping salariali, che schiacciano al ribasso i lavoratori degli appalti e delle cooperative, costretti a lavorare a basso costo e con personale ridotto, anche nelle operazioni di sanificazione, manutenzione e verifica. Riconosciamo cioè nel meccanismo dell'esternalizzazione una delle forme di svuotamento delle norme di tutela anche della sicurezza perché regolate dal preminente e schiacciante ricatto del lavoro. Nella condizione drammatica della pandemia da Covid ci stiamo anche impegnando per limitare i rischi di contagio

per gli operatori e per gli utenti, nonché per le tutele piene a chi è rimasto con l'attività sospesa e in generale per la popolazione.

Come Cub Trasporti abbiamo anche scelto di impegnarci direttamente nei processi sulle stragi ferroviarie degli ultimi anni, come quelle di Viareggio e di Pioltello, che siamo convinti potevano essere evitate con una diversa e più profonda cultura della sicurezza; parallelamente sosteniamo tutti i ferrovieri che impegnati in vertenze per la sicurezza, sono stati sanzionati o licenziati. Ma la coda degli omicidi spiccioli, come nei cantieri, pur fuori dal cono di luce mediatico è altrettanto impressionante.

Anche il recente pronunciamento preliminare al processo per il disastro di Pioltello, dove siamo stati esclusi dalle parti civili al processo e soprattutto di Viareggio, dove la sentenza della corte di cassazione del 8 gennaio 2021 ha decretato la prescrizione per il reato di omicidio colposo e ha assolto tutte le società ferroviarie coinvolte, ci hanno spinto a partecipare a questa importante giornata di sciopero.

Lo Sciopero ha visto una partecipazione importante soprattutto del personale del servizio Merci (MIR), non a caso il più colpito dall'ultimo CCNL per condizioni e sicurezza delle lavorazioni; buona la adesione anche nelle officine, colpite pesantemente dai processi di esternalizzazione.

Anche nel trasporto regionale ci sono stati picchi di partecipazione convinta. Ancora inadeguata la partecipazione allo sciopero del personale del servizio passeggeri, che comunque torneremo presto a coinvolgere in nuove iniziative di lotta per la SICUREZZA, anche necessariamente in parallelo al nuovo CCNL, ormai scaduto da tre anni.

Ferrovieri Cub Trasporti, 10/02/2021

## Stralci e note dalla relazione tenuta da INAIL il 2 marzo 2021 alla seduta di audizione davanti alla Commissione Lavoro del Senato, a titolo “Salute e Sicurezza del personale del comparto ferroviario”

### Quinquennio 2015-2019 – Infortuni sul lavoro

Gli infortuni complessivamente denunciati all'Inail nel quinquennio 2015-2019 sono mediamente 643 mila l'anno. Quelli del comparto ferroviario sono mediamente 2.400 l'anno, con una incidenza media sul totale dello 0,4% (2.400/643.000). Gli infortuni con esito mortale sono 24 (5 casi l'anno).

Il 17,1% delle denunce di infortunio sono in itinere (un terzo per le denunce mortali). In ottica di **genere**, il 10,5% dei casi in occasione di lavoro è denunciato dalle donne, mentre i decessi hanno riguardato solo gli uomini.

A livello **territoriale** le denunce sono prevalenti in Lombardia (22%), Lazio (9%), Campania, Emilia Romagna e Piemonte (8%); per i casi mortali Piemonte, Puglia, Campania e Lombardia.

Le **professioni** maggiormente coinvolte sono: capo treno ferroviario, aggiustatore meccanico di utensili, perito meccanico, capo stazione ferroviario per gli infortuni in complesso e macchinista ferroviario per gli eventi mortali.

**Classe di età:** maggiormente coinvolti i lavoratori della classe da 50 a 64 anni (41,1%), seguita da quella 35 a 49 anni (34,3%), da 18 a 34 anni (24,3%) e oltre i 64 anni (0,3%).

Per i casi mortali è ancora la classe da 50 a 64 anni maggiormente coinvolta (69,0%).

*Come qualunque dipendente, chiamato a rendere conto al datore di lavoro della propria attività svolta, enfatizza la mole di lavoro e i risultati raggiunti, la relazione agita un gran spolvero di progetti e raggi laser; quanto poi ciò sia rintracciabile nei posti di lavoro e in particolare nell'esercizio ferroviario, ciascuno può farsi un'idea da sé navigando sul testo tra le effervescenze di “pipeline di soluzioni applicabili” e di “focus”. Il testo di 17 pagine merita una lettura per i dati statistici riportati e per certi passaggi significativi che evidenziamo e commentiamo di seguito, lo si può scaricare in formato immagine (7Mb) dal sito del Senato all'indirizzo [https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/documento\\_evento\\_procedura\\_commissione/files/000/280/801/Memorie\\_INAIL.pdf](https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/280/801/Memorie_INAIL.pdf).*

*E' infatti per certi versi sorprendente la versione che delle vicende ferroviarie dà l'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro e meriterebbe approfondire se sia istituzionalmente condivisa o propria di un ente con competenze solo mediamente*

*approfondite nelle specificità del settore.*

*La relazione si struttura ricalcando in partenza la distinzione in uso (e di comodo a seconda dell'interlocutore che ci troviamo davanti) fra Sicurezza del Lavoro e Sicurezza di Esercizio ma poi tramite lo strumento del D.Leg 753/80 - noto ai più anche come Regolamento di polizia ferroviaria, che indica i requisiti dell'attività ferroviaria sebbene in via del tutto generica- ricomponne le responsabilità dei due ambiti sui vertici aziendali e le stesse imprese. Ora, nonostante l'istituzione dell'ANSF, citata, il 753 è frutto di legislazione in epoca di monopolio ed ente, il cui approccio ci farebbe piacere avere tuttora. Mentre il mondo è da allora cambiato, e con esso quello ferroviario, con l'impresa soggetto che ha sostituito Le FFSS e quei grandi orizzonti di sicurezza ferroviaria sono stati rimpiazzati dalla compatibilità economica (dicevamo Ansf appunto). Leggendo sembra di vedere uno scenario a regia unica, un plastico ferroviario che si ordina da sé, mentre la realtà è il caos del mercato rionale che si arremba i binari. E con esso la*

*preposizione delle funzioni “garante in primis della sicurezza e della regolarità del servizio ferroviario nei riguardi degli utenti e delle merci trasportate”. Come se Inail non avesse assistito nel processo di Viareggio alla sfilata delle molteplici “ragioni sociali” fino oltrole!*

*Conferma di questo approccio vetusto (che ci fa tenerezza per come l'abbiamo nell cuore) è la seguente affermazione di principio che si scontra con la realtà assicurativa (rischio/costo) dell'approccio alla sicurezza delle aziende.*

*Segue un elenco di attività di ricerca, collaborazione, sui rischi ferroviari (spazio fra i respingenti, cadute dall'alto durante verifiche e manutenzioni alle infrastrutture, elettrocuzione) che concludono con proposte fra cui percorsi formativi dedicati. Altri progetti di monitoraggio informatizzato e a mezzo strumenti di precisione sulla tenuta delle infrastrutture. Sensori, allarmi, analisi big data, fino all'intelligenza artificiale. E per il personale ferroviario è allo studio l'uniforme dotata di sensori intratessutali (“abiti intelligenti”) – per vestire le scimmie in grado di monitorare il variare dei parametri ambientali e lasciare alert prima che le circostanze infortunistiche si presentino. Quanto di tutto questo futuro nel presente sia concreto non è dato sapere a profani ascoltatori (noi come i senatori della Commissione lavoro) ma il capitolo che segue sulle attività durante la pandemia può dare luce anche retrospettiva sul capitolo che precede.*

*Inail è stato di supporto ai CTS, “ha fornito un contributo rilevante per l'adozione di misure gradualmente per la ripresa delle attività”, “predisposizione di specifiche circolari”, “revisione degli specifici protocolli”. “Ampio spazio è stato dato all'analisi delle criticità connesse col trasporto pubblico collettivo terrestre”, “nell'ottica della ripresa del pendolarismo”.*

### Quinquennio 2015-2019 – malattie professionali

417 le denunce osservate nel quinquennio (mediamente 80 casi l'anno)

Tra le prime malattie professionali per tipologia, troviamo: mesotelioma della pleura, placca pleurica, disturbi del disco intervertebrale lombare e di altra sede associati a radicolopatia, tumori maligni dei bronchi e dei polmoni, ernia di altro disco intervertebrale specificato.

**Volendo estremizzare i contenuti del sistema sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario, si può ipotizzare che tale sistema sia orientato verso il principio della “sicurezza assoluta”, in cui le norme regolamentari hanno la caratteristica di essere norme di cautela propria, che, se rispettate, azzerano il rischio di incidenti ferroviari; per cui, gli operatori del settore, sono soggetti attivi, garanti della funzionalità del sistema. Ma, anche in questa ottica prevenzionale, orientata verso il rischio tendente a zero, l'evento dannoso che si concretizza con l'incidente ferroviario, è una eventualità statisticamente rilevante.**



Denunce d'infortunio in complesso						
Modalità di accadimento	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2019
Caso avvenuto in itinere	430	399	407	432	400	2.068
Caso avvenuto non in itinere	2.295	2.170	2.001	1.869	1.707	10.042
<b>Totale</b>	<b>2.725</b>	<b>2.569</b>	<b>2.408</b>	<b>2.301</b>	<b>2.107</b>	<b>12.110</b>
Di cui in itinere	15,8%	15,5%	16,9%	18,8%	19,0%	17,1%

Denunce d'infortunio con esito mortale						
Modalità di accadimento	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2019
Caso avvenuto in itinere	4	1	0	2	1	8
Caso avvenuto non in itinere	2	6	3	3	2	16
<b>Totale</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>24</b>
Di cui in itinere	66,7%	14,3%	0,0%	40,0%	33,3%	33,3%

Il 90,6% dei casi risultano **accertati positivamente**, il 6,1% negativamente, il 3,0% in franchigia e lo 0,3% in istruttoria.

Denunce d'infortunio in occasione di lavoro per tipo definizione							
Definizione	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2019	%
Franchigia	37	29	43	96	100	305	3,0%
In istruttoria	2	2	8	5	18	35	0,3%
Negativo	154	132	104	123	98	611	6,1%
Positivo	2.102	2.007	1.846	1.645	1.491	9.091	90,6%
<b>Totale denunce</b>	<b>2.295</b>	<b>2.170</b>	<b>2.001</b>	<b>1.869</b>	<b>1.707</b>	<b>10.042</b>	<b>100,0%</b>

Il 94,6% dei casi sono stati **indennizzati** in temporanea, il 4,6% in capitale, lo 0,7% in rendita diretta e lo 0,1 in rendita a superstiti.

**Cause e circostanze - casi accertati positivi**

Circa un quarto è dovuta a movimenti sotto sforzo fisico (sollevamento, torsione, rotazione,...), oltre un quinto (22%) da caduta di persona (scivolamento, inciampamento, caduta dall'alto e allo stesso livello) e il 18% da movimenti senza sforzo fisico (ingincocchiarsi, essere afferrato, trascinato,...).

**Sede lesione**

Le sedi maggiormente coinvolte sono: caviglie, ginocchia, faccia, cranio e colonna vertebrale.

**Natura lesione**

Tra le principali lesioni, osserviamo: contusioni (37%), lussazioni, distorsioni, distrazioni (34%) e fratture (11%).

**Anno 2020**

Nel 2020, i dati provvisori indicano in 1.734 le denunce di infortunio in complesso, di cui 8 con esito mortale.

Le denunce da Covid-19 sono circa l'11% dei casi totali e la metà dei casi mortali.

*“Ripresa delle attività produttive e ripresa delle attività didattiche, con particolare riferimento al TPL”  
“fornire elementi utili per l’analisi e la gestione del rischio”; e si piace la vertigine lo*



specifico Accordo di collaborazione scientifica (finanziato dal MIT) finalizzato alla identificazione di soluzioni per la riduzione del rischio di contagio da SARS-COV-2 per i passeggeri e il personale di mezzi di trasporto pubblico, con particolare riferimento al trasporto ferroviario.

Il progetto dal titolo “Soluzioni tecnologiche per il contenimento del rischio di contagio da SARS-COV-2 sui mezzi di trasporto pubblico”, attualmente in corso, ha come obiettivi specifici la realizzazione di una valutazione comparata delle tecnologie più promettenti, con focus iniziale sulle tecnologie di separazione fisica applicabili al settore ferroviario, finalizzata allo sviluppo di un dispositivo pilota per la riduzione del rischio di contagio che, in via prioritaria, possa essere efficacemente implementato nel trasporto ferroviario. Ulteriori implementazioni del progetto potranno riguardare l’impostazione di un modello esecutivo che consenta di realizzare una pipeline di soluzioni applicabili anche in altri settori del trasporto, ampliando in tal modo la portata degli obiettivi specifici del progetto.

*Ora, se si ha presente che la prevenzione nei comparti del trasporto ha avuto una debacle manifesta nella mancata integrazione di mezzi/servizi per diradare i viaggiatori, nei mancati screening ai lavoratori e adesso nei mancati vaccini per il personale che lavora nelle promiscuità della popolazione; se si hanno presenti i criminali DPCM che stabilivano il limite di frequentazione del 80% rispetto ai posti disponibili (seduti e in piedi), se si hanno presente i ragazzi pigiati per andare e tornare da scuola; c’è da chiedersi cosa ne è stato di tante generose e ponderate energie di studio. Naturalmente INAIL non è direttamente operativa e il suo contributo, sovente sottolineato nella stessa relazione, viene messo “a disposizione dei decisori istituzionali”, che hanno le parole (e le responsabilità) ultime sulle (mancate) applicazioni.*

*In calce alla relazione gli allegati. Il primo merita di essere richiamato in conclusione di questa leggera ricognizione. Esso riguarda il chiarimento cui è chiamato l’Istituto, essendo “richiesto da più parti”, della definizione di lavoratore notturno sulla scorta degli elementi dati dal DL 66/03. Ebbene, all’interno di una relazione riguardante Salute e Sicurezza del personale ferroviario, Inal riesce a dimostrare di non comprendere il lavoro sui treni e la sua atipicità non rotativa: il lavoro notturno continua a non essere applicabile (3h fra 0-5) pur facendoci segare le ossa. E si badi che “solo ai lavoratori notturni individuati nei termini sopra chiariti trova applicazione il limite massimo giornaliero di otto ore [...] e non già a qualsivoglia lavoratore che svolga di notte una parte del suo orario di lavoro”. Tu guarda, dopo tutte le profusioni analitiche, condannati da un qualsivoglia. ■*



## LA LOTTA DEI FERROVIERI GIAPPONESI CONTRO LA PRIVATIZZAZIONE DELLE FERROVIE (V)

Testo di **Yasuhiro Tanaka**, Presidente della Doro-Chiba, National Railway Motive Power Union di Chiba. *Qualche passaggio potrebbe essere leggermente contorto per la doppia traduzione (giapponese/inglese/italiano), ce ne scusiamo*

**Risultati nella lotta** Entro la fine della seconda ondata di sciopero, mentre 28 lavoratori erano stati licenziati dalla direzione tramite l'applicazione della legge sui rapporti di lavoro delle società pubbliche e altri 12 erano stati effettivamente licenziati perché gli era stato rifiutato il reimpiego presso la JR, Doro-Chiba è stato in grado di garantire posti di lavoro nella JR per i suoi membri mantenendo la sua unità durante le azioni industriali. Questo è stato il risultato più significativo ottenuto dalla seconda ondata di scioperi.

Il secondo risultato è stato che questa seconda ondata di scioperi è stata in grado di servire come ultima linea di difesa per evitare che il Kokuro crollasse. Durante la convenzione di Kokuro dell'ottobre 1986 a Shuzenji, la rabbia dei delegati che si opponevano alla privatizzazione ribollì e il "coraggioso compromesso" con il management che era stato proposto nella regolare

convenzione di luglio fu respinto, con le dimissioni dell'intero consiglio esecutivo. Questo duro colpo alla compromettente leadership di Kokuro è stato chiaramente un grande risultato derivante dalla seconda ondata di scioperi.

Il terzo è che la nostra piccola lotta ha contribuito alla nascita della lotta dei 1.047 lavoratori licenziati (la più grande disputa di lavoro del dopoguerra). La lotta per reintegrare questi lavoratori sarebbe stata portata avanti senza compromessi all'interno della nuova struttura della JR Company.

Il quarto risultato è stato quello di creare le condizioni per le lotte contro le offensive di outsourcing e casualizzazione che sarebbero state successivamente intraprese all'interno del nuovo framework JR.

Il quinto era che lo stesso Doro-Chiba era in grado di creare le condizioni per superare il vecchio guscio dello stesso Doro-Chiba e spingere in avanti la propria linea

fresca. La lotta del sindacato all'interno della JR è ripresa dopo il trasferimento, anche se in condizioni molto dure per l'adesione, di cui 40 erano stati licenziati dal management. Soprattutto, Doro-Chiba si trovava sempre più di fronte a una situazione grave in cui doveva tutelare la propria base organizzativa e finanziaria. La maggior parte di coloro che sono stati licenziati hanno dovuto cercare un nuovo lavoro, e tra coloro che sono rimasti come funzionari sindacali a tempo pieno hanno lavorato part-time fino a notte fonda, pur mantenendo durante il giorno la loro attività nella campagna di sciopero. Il sindacato ha fatto appelli nazionali per donazioni e sostegno, che includevano la vendita di beni di consumo e altre iniziative di raccolta fondi. Tuttavia,

Prendendo come punto di svolta la campagna contro la divisione e la privatizzazione del JNR, Doro-Chiba è stata in grado di avviare iniziative insieme ai compagni a livello nazionale per lavorare verso la rinascita del movimento operaio, inclusa la creazione del Centro nazionale di coordinamento dei sindacati collaborativi e l'annuale Rally Nazionale dei Lavoratori di novembre, che si tiene a Tokyo. Questi furono grandi passi in avanti per Doro-Chiba, ma furono anche passi che potevano essere fatti solo dopo aver sopportato i tempi difficili della lotta contro la privatizzazione del JNR.

Il sesto risultato è stato lo sviluppo di un nuovo fronte nella lotta di solidarietà internazionale dei lavoratori durante questa campagna. Questa nuova fase è emersa grazie alla fiducia che siamo stati in grado di creare come organizzazione nel mezzo della nostra campagna a lungo termine contro la privatizzazione del JNR e della nostra lotta costante per la rivoluzione del movimento operaio.

**Superare la Lotta JNR Niigata** Credo che ci sia un settimo risultato della seconda ondata di scioperi, che è stata, dal punto di vista della storia del movimento operaio, in grado di aprire un nuovo terreno che ha tracciato una rotta oltre i precedenti movimenti militanti come la Lotta JNR Niigata del 1957 e la lotta dei minatori di carbone Miike del 1960 nella [regione di Kyushu](#).

La lotta del JNR Niigata del 1957 fu uno scontro tra la gestione del lavoro che contribuì alla nascita della sinistra rivoluzionaria in Giappone. Durante quest'anno, i lavoratori della JNR a Niigata, Hiroshima, Tokyo e altri si sono opposti alla lotta, prote-



stando contro i licenziamenti ingiusti come rappresaglia all'offensiva del lavoro di primavera. La campagna a Hiroshima e in altre città si concluse rapidamente, tuttavia i lavoratori di Niigata, dove i Kakudo avevano una base organizzativa, riuscirono a portare avanti uno sciopero incessante. Questo sciopero creerebbe l'arrivo rude e audace di una nuova lotta per superare il dominio del sindacato Mindo sui luoghi di lavoro. Molti giovani lavoratori hanno assistito a questa lotta con grande entusiasmo e alla fine si sono affrettati a unirsi a essa. Dopo che 19 membri del sindacato sono stati arrestati in mezzo a pesanti interventi statali, la lotta di Niigata si è purtroppo conclusa con un crollo della solidarietà, portando all'abbandono di molti dei membri. Questo è tra l'altro uno dei motivi per cui in seguito è nato il sindacato Tetsuro (sindacato aziendale).

Lo stesso valeva per la lotta dei minatori di carbone Miike. Conosciuta come la più grande controversia di lavoro nel dopoguerra, in cui i lavoratori coinvolti intrapresero una campagna veramente militante, la stessa Unione dei Minatori fu alla fine divisa da un "secondo sindacato" fedele all'azienda e costituito dai disertori del Miike Miner's Union. Questa Unione dei Minatori ha continuato ad accettare lo schema di mediazione del capo della Commissione Centrale del Lavoro Keizo Fujibayashi che alla fine ha portato alla sconfitta dell'ondata di scioperi. La dichiarazione rilasciata in quel momento dal presidente di Sohyo Kaoru Ota secondo cui "Non ci sono sindacati che possono evitare la scissione quando il potere statale getta contro di loro tutto il suo potere" mostra palesemente il "buon senso" del tradizionale movimento operaio giapponese.

Con la sua unità ininterrotta e la presenza significativa in corso nelle società JR, la lotta di Doro-Chiba per lanciare una seconda ondata di sciopero di fronte alla divisione e alla privatizzazione è stata in grado di aprire nuovi orizzonti nello sforzo di sradicare questo cosiddetto "buon senso" dal movimento operaio.

## Sezione 6 La più grande controversia sul lavoro nel dopoguerra

### Lotta per la reintegrazione di 1.047 ferrovieri licenziati

**Lottando da zero** Doro-Chiba aveva mantenuto la sua unità e ora si stava organizzando all'interno delle Compagnie JR. Tuttavia, lottare sotto il nuovo framework JR significava che dovevamo rico-



struire principalmente la lotta da zero. 28 sindacalisti erano stati licenziati tramite l'applicazione della Legge sui rapporti di lavoro delle società pubbliche (公労法); come si potrebbe garantire il loro sostentamento? In che modo il sindacato dovrebbe organizzare una campagna per reintegrare i 12 lavoratori licenziati a cui era stato rifiutato il reimpiego nella JR e inviati alla Japan National Railway Settlement Corporation? Anche dopo che la privatizzazione è stata implementata, le ondate di riassegnazione e trasferimento forzato, rottura dei sindacati e abbandono forzato dai sindacati dei membri del sindacato sono continuate. Come dovrebbe reagire il sindacato? Gli equilibri di potere sul posto di lavoro sono cambiati drasticamente: tutta l'attività sindacale in officina è stata soppressa e mirata a procedure disciplinari. L'azienda taglierebbe persino la paga oraria dei dipendenti con il pretesto che i sindacalisti spendessero come al solito alcuni minuti per pagare le quote sindacali prima di condurre il loro primo treno al mattino. Come ha potuto Doro-Chiba riguadagnare il dominio sul posto di lavoro? Fino a quel momento il sindacato si era messo tutto nelle lotte, e ora era ammaccato e malconcio.

Detto questo, guarire le ferite dell'organizzazione e affrontare una ad una tutte le nuove questioni che erano sorte dopo l'emanazione della privatizzazione potevano essere raggiunte solo combattendo. C'era una cosa buona che ci ha portato alla privatizzazione. Il sindacato ha ottenuto il diritto di sciopero \*. Con questo nuovo potere, Doro-Chiba iniziò una campagna per combattere la nuova realtà lavorativa dopo la privatizzazione; abbiamo iniziato a organizza-

zare scioperi "a onda lunga" tra sindacalisti che erano stati riassegnati a posizioni come le vendite di bodega della stazione ferroviaria, una serie di scioperi che si spostavano di stazione in stazione ("scioperi rotanti", oggi Chiba Station, domani Kameido Stazione, ecc.). Questa campagna ha permesso ai sindacalisti di riorganizzarsi e lavorare insieme a coloro che erano stati trasferiti con la forza, quelli ancora nei loro precedenti posti di lavoro,

\* Secondo il sistema delle Ferrovie Nazionali, i lavoratori erano privati del diritto di sciopero vincolato dal loro status di dipendenti pubblici.

Fu durante questo periodo di riorganizzazione che nel dicembre 1988, alla stazione di Higashi-Nakano sulla linea Sobu, si verificò una grave collisione di un treno nella parte posteriore, uccidendo un ingegnere e un passeggero. La causa di questo incidente era stata la direzione data da un promemoria diffuso dalla direzione che richiedeva illegalmente ai macchinisti di mantenere i loro treni in movimento anche oltre i segnali di fermata, spinto da un tentativo dell'azienda di ridurre il "tempo di percorrenza" dei treni in servizio. Doro-Chiba ha analizzato le circostanze di questo incidente e ha inseguito senza sosta i responsabili, organizzando uno sciopero in occasione dell'anniversario di 1 anno dell'incidente di Higashi-Nakano. Questo è stato il primo sciopero che ha fermato i treni JR nel periodo post-privatizzazione. In questo modo, il sindacato ha compiuto il primo grande passo all'interno del nuovo quadro nazionale JR.

I 40.000 sindacalisti rimasti nel Kokuro non avevano perso la voglia di combattere. La maggior parte dei 7.600 lavoratori a cui era



stato negato un impiego dal JR e inviati alla JNR Settlement Corporation a causa dei "limiti di occupazione di 3 anni" contrattuali erano sindacalisti Kokuro, mentre i membri Doro-Chiba avevano 12 membri interessati. I lavoratori di Doro-Chiba hanno avviato una causa contro i JR e hanno licenziato i membri del Kokuro e lo Zendoro hanno presentato denunce alle Commissioni distrettuali del lavoro chiedendo il reimpiego da parte dei JR. <sup>3</sup>

Nel corso di queste azioni di querela e domanda, sono stati rivelati uno dopo l'altro episodi di dilaganti pratiche di lavoro sleali durante la Divisione e la Privatizzazione del JNR. Ogni commissione distrettuale del lavoro ha stabilito che questi licenziamenti fossero illegali uno dopo l'altro. Ciò significava che, anche sotto il sistema JR privatizzato, il confronto sulla divisione e privatizzazione del JNR è rimasto instabile. Doro-Chiba è riuscita a portare avanti la sua lotta con una campagna per ripristinare i posti di lavoro di coloro che erano stati licenziati. Ancora oggi, questa campagna è il principale fattore che impedisce che la divisione e la privatizzazione del JNR vengano trascinate nel passato. Da questo momento in poi, abbiamo costretto continuamente il nemico ad affrontare la questione della divisione e della privatizzazione del JNR come un "problema di oggi" nei nostri confronti.

### **Una seconda ondata di licenziamenti**

Nel marzo 1990, tre anni dopo l'offensiva iniziale del fuoco durante il trasferimento dalla JNR alla JNR Settlement Corporation, il movimento del lavoro ferroviario si trovò di nuovo di fronte a una domanda difficile: come reagire a una seconda ondata di licenziamenti in arrivo? Sfortunatamente, la leadership esecutiva del Kokuro mantenne ancora una volta una posizione disfattista nei confronti del Japanese National Railways Reform Act, e considerò gli unionisti trasferiti alla JNR Settlement Corporation come "fardelli" del sindacato. Questo è uno dei motivi per cui il quartier generale di Kokuro ha continuato a lavorare attraverso l'arbitrato del Partito socialista giapponese per raggiungere una soluzione politica che avrebbe posto fine alle controversie sul posto di lavoro sui licenziamenti solo per salvare la faccia. In una situazione in cui centinaia di migliaia di membri si trovavano di fronte a una "ristrutturazione organizzativa",

Credevamo che la lotta attorno al JNR non dovesse assolutamente finire in questo modo e abbiamo fatto appello ai lavoratori affinché organizzassero scioperi che po-

tessero combattere e costringere la direzione a invertire i licenziamenti. Fu in questa situazione di tensione che la nostra organizzazione fu attaccata. 18 MARZO °, il giorno prima dello sciopero, i sindacalisti di Chiba Driver \* Local e Tsudanuma Local sono stati bloccati fuori dai loro uffici dalla JR East Company, azioni che avrebbero potuto condannare lo sciopero. Decidemmo lì per lì di spostare l'azione di mezza giornata e scioperammo prima del previsto. L'improvvisa interruzione del lavoro ha interrotto in modo significativo gli orari dei treni nel percorso dalla penisola Bosou di Chiba all'area metropolitana. Per coloro che perseguivano una "soluzione politica", queste azioni erano ben oltre le loro aspettative. I loro sforzi per una "soluzione amichevole" si sono conclusi qui.

\* Chiba Driver's Local si trova a [Chiba City](#), nella [prefettura di Chiba](#)

Il JR ha affermato che spostare lo sciopero dall'annuncio dell'orario di inizio iniziale costituiva un "metodo di controversia illegale" e si è scagliato contro la repressione: la società ha licenziato molti membri del sindacato e ha chiesto al sindacato in sciopero un risarcimento di oltre 22 milioni di yen; eppure questo sciopero preventivo aveva creato qualcosa di decisivo. Più di 1.000 lavoratori in tutto il paese che erano stati trasferiti alla JNR Settlement Corporation e presi di mira per i licenziamenti scelsero di combattere, rifiutandosi di firmare lettere di pensionamento volontario, il che significava che erano stati costretti a essere licenziati, o "ristrutturati". Questo movimento è diventato il "Lotta per il ripristino dei 1.047 lavoratori licenziati". Questi 1.047 lavoratori scelsero di dedicare la loro vita alla lotta contro la divisione e la privatizzazione del JNR, dando origine a quella che sarebbe diventata la più grande controversia di lavoro nel Giappone del dopoguerra.

La posta in gioco qui erano le questioni che interessavano i diritti di tutti i lavoratori e il futuro del movimento operaio. L'anno precedente, il 1989, il Sohyo era stato sciolto e invece è stata fondata Rengo. Nella storia giapponese, ci sono due precedenti esempi di centri sindacali nazionali sottoposti a pressioni per lo scioglimento. Uno è il 1940, quando tutti i sindacati furono sciolti a livello nazionale nella Sangyo Houkokukai (l'Associazione patriottica industriale), che operava durante il periodo di guerra sotto la sorveglianza dell'Associazione di assistenza per il governo imperiale. L'istanza successiva fu nel

1950, quando il Sanbetsu (All Japan Congress of Industrial Unions) fu sciolto prima della guerra di Corea e Sohyo (General Council of Trade Unions of Japan) fu istituito sotto il patrocinio di GHQ (General Headquarters of the Forze di occupazione statunitensi). Il punto chiave è che lo scioglimento di un centro sindacale nazionale è un grave problema che si è verificato solo in tempo di guerra. Ed è quello che è successo con la divisione e la privatizzazione del JNR. Quando Sohyo si dissolse, per gli unionisti che si resero conto del significato della sua dissoluzione, non c'era assolutamente modo di abbassare la bandiera della lotta.

**La gloria del movimento operaio** È emerso uno scontro tra due modi di intendere la situazione e la lotta dei 1.047 lavoratori licenziati.

Il presidente Nakano di Doro-Chiba ha sostenuto continuamente che i 1.047 sindacalisti che "hanno rifiutato di arrendersi all'offensiva di divisione e privatizzazione, e che hanno giurato di lottare fino alla fine per riconquistare il loro lavoro, dovrebbero essere conosciuti come la gloria del posto - la guerra giapponese movimento operaio." "In questo senso, il Kokuro dovrebbe affermare di essere diventato il sindacato più potente che abbiamo, dato che ha dato vita a un'organizzazione impegnata di 1.000 organizzatori a tempo pieno altamente disciplinati e militanti". "Se riusciamo a sfruttare quel potere al massimo delle sue potenzialità, non sarebbe impossibile cacciare Rengo dal posto di lavoro e resuscitare il movimento operaio".

In realtà, gli oltre un milione di lavoratori in tutta la nazione che hanno nutrito un sentimento di crisi di fronte allo scioglimento del Sohyo e allo stato del movimento operaio hanno trovato speranza nella lotta dei 1.047 lavoratori licenziati per il ripristino dei loro posti di lavoro e riuniti sotto la loro bandiera. In questo senso, mentre una volta la lotta contro la divisione e la privatizzazione del JNR era stata costretta a ritirarsi, iniziava così il suo secondo capitolo.

Sfortunatamente, il quartier generale di Kokuro ha trattato questa lotta dei lavoratori licenziati, che erano motivati dal loro stesso giusto oltraggio e che avevano già giurato di dedicare la loro vita al ripristino dei loro mezzi di sussistenza, come "fardello" per l'attività sindacale e lentamente si ritirarono passo dopo passo in il volto dell'offensiva di divisione e privatizzazione. Hanno mantenuto la linea di ricerca di un "accordo politico" mediato. Uno dopo

l'altro, il Kokuro ha accettato le richieste avanzate dal governo e dal LDP (Partito Liberal Democratico) come "condizioni per un accordo politico", vale a dire: "approvare una mozione di convenzione sindacale a favore dell'accettazione del Japanese National Railways Reform Act" (NRRRA) ", " affermare chiaramente che questo atto "contribuisce allo sviluppo del JR",

Queste richieste erano strane sul loro volto; chiunque poteva vedere che queste non erano questioni che potevano essere ratificate o decise a una convenzione. Erano infatti una manifestazione del fatto che la stessa classe dirigente non era sicura che il quadro del National Railways Reform Act potesse essere applicato con successo. Nella remota possibilità che la legge stessa fosse dichiarata illegale, la stessa offensiva di divisione / privatizzazione sarebbe crollata dall'interno. Per tamponare le loro possibilità, il governo ha cercato di licenziare e trasferire facendo accettare al Kokuro di "approvare il Reform Act" e di dichiarare che il JR non aveva "responsabilità legale" per i licenziamenti di lavoratori presi nel mezzo.

Altrove, la sentenza reazionaria del 1998 del tribunale distrettuale di Tokyo ha affermato che il JR non aveva alcuna responsabilità legale per i lavoratori che erano stati licenziati, una sentenza che è stata successivamente confermata strettamente dalla sottile maggioranza di tre a due della Corte Suprema. In effetti, la "legalità" della privatizzazione era appesa a un filo.

In questo senso, se il Kokuro avesse lanciato un serio attacco frontale contro di esso, l'offensiva NRRRA era abbastanza vulnerabile da poter essere distrutta.

#### **Polarizzazione organizzativa intorno alla campagna dei 1.047 lavoratori**

All'interno del conflitto attorno all'attuazione della NRRRA, un'importante polarizzazione si è verificata nel Kokuro durante la sua convenzione del 1 ° luglio 2000, chiamata specificamente a riconoscere la dichiarazione secondo la quale il JR non aveva alcuna responsabilità legale per i licenziamenti durante la privatizzazione del JNR (basato sui "quattro -party agreement" che era stato raggiunto nella Dieta). Durante questo convegno, l'opposizione oltraggiata dei membri della 1.047 Fired Workers Association, nonché le dichiarazioni di sostegno delle loro famiglie hanno portato all'occupazione del podio e alla cancellazione della convenzione. In seguito, il LDP e altri partiti politici dissero alla leadership di Kokuro: "Le tue promesse



## **National Workers Rally**

**Reinstate Fired 1,047 National Railway Workers!**

**Stop Outsourcing of Railway Jobs!**

**Stop Abe's "Collective Self-Defense"—Constitutional Revision and War!**

**In Solidarity with People in Fukushima, Abolish All Nuclear Power Plants!**

*Sponsored by:*

Solidarity Union of Japan Construction and Transport Workers Kansai Area Branch (Kan-nama)

Metal and Machinery Workers' Union in Osaka (Minato-Godo)

National Railway Motive Power Union of Chiba (Doro-Chiba)

Nation-wide Campaign of National Railway Struggle

sono andate in pezzi. Devi eliminare la tua organizzazione da questa organizzazione di lavoratori licenziati che si oppone alla soluzione politica; "Un ordine che il Kokuro avrebbe continuato ad accettare. Ciò ha portato alla creazione di una commissione d'inchiesta sopra l'organizzazione dei 1.047 lavoratori e al blocco dei mezzi di sussistenza per i membri licenziati. Poi, in un incidente scioccante, per far ratificare dai membri il "quadrilatero", il Kokuro ha chiesto che la polizia antisommossa fosse mobilitata per questa convenzione straordinaria, notificando alla polizia le posizioni degli attivisti associati al gruppo che erano arrivati per distribuire volantini, che hanno portato al loro arresto<sup>4</sup>.

Indignati da quanto lontano il sindacato si fosse spinto nel tradire il suo mandato, la maggior parte dei membri della 1.047 Fired Workers Association ha continuato a creare un "Tosodan combattente" per protestare contro le politiche del quartier generale di Kokuro, e ha iniziato la propria lotta indipendente. Questo era l'inizio di una nuova campagna che offriva grandi possibilità. Nello specifico, le tre organizzazioni che si sono unite per creare il nuovo gruppo (il Kokuro Tosodan, il Doro-Chiba Sougidan e lo Zendourou (All National Railway Locomotive Engineers Union) Sougidan hanno superato le divergenze politiche tra loro per aprire un Comitato di collegamento per i 1.047, e intendere un'azione legale collettiva contro l'ex JNR per

pratiche di lavoro sleali).

Tuttavia, le persone che ne formavano la leadership erano ex membri delle ali dell'opposizione nel quadro del fallimento di Kokuro e non avevano prospettive per ulteriori lotte oltre l'idea di perseguire una "soluzione politica". Pertanto, sono stati ripetuti gli stessi errori. Per promuovere la "soluzione politica", il ripristino dei rapporti con il quartier generale di Kokuro era prioritario rispetto ad altre questioni. Le richieste di reintegrazione dei lavoratori licenziati sono state abbandonate a favore di "insediamenti umanitari". il comitato di collegamento è stato sostanzialmente abbandonato, con i rappresentanti del comitato che a un certo punto hanno affermato che il loro lavoro stava semplicemente "ripulendo le conseguenze della sconfitta". L'organizzazione ha dato un assegno in bianco al Partito Democratico, denunciando ripetutamente e dichiarando che la linea militante senza compromessi di Doro-Chiba era una "accusa di suicidio". Nello stesso periodo, stava iniziando la seconda ondata di attacchi di divisione / privatizzazione alla JR, compreso un assalto di esternalizzazione su larga scala che ha comportato il trasferimento forzato di migliaia di lavoratori a subappaltatori, tuttavia il Fighting Tosodan non ha mostrato alcun interesse per queste questioni cruciali .

*Continua*



## LA RESISTENZA ANTIFASCISTA È INIZIATA CENTO ANNI FA !

**C**ento anni fa, il 27 febbraio 1921, cadeva assassinato per mano fascista Spartaco Lavagnini, ferroviere, dirigente sindacale, comunista. Fu tra le prime vittime dello squadristico fascista, delle bande assoldate dal padronato più bieco per stroncare le rivendicazioni del popolo e dei lavoratori che in quegli anni andavano diffondendosi. Fu un punto di svolta, di non ritorno, che in pochi al momento compresero, non le grandi organizzazioni di massa, aggrappate alla fiducia di un progressivo ed inarrestabile avanzamento che la loro realtà sembrava raccontare. Per loro sarà tardivo l'allarme, brutalmente percepito nel 1924 con l'assassinio di Matteotti, con Mussolini che, già insediato al potere poté rivendicarlo, impunemente di esserne il mandante. La svolta del 1921, non stava tanto, non solo, nella violenza scatenata, né dalla figura illustre di Lavagnini, quanto della rete di consenso ed impunità che si era preparata e che, quella forza avrebbe ulteriormente sviluppato negli anni a seguire.

Forse sfugge il fatto che il Fascismo, come movimento politico e come regime è un prodotto squisitamente italiano, poi arriveranno a prendere la scena della Storia i nazisti tedeschi, i militaristi giapponesi, i falangisti spagnoli e altri, ma il laboratorio politico in cui questo fenomeno antiproletario si produsse furono le condizioni politiche e sociali dell'Italia di inizio secolo. Un'Italia figlia di una unificazione nazionale nata bacata, cresciuta con le repressioni dei moti popolari ed affogata nel sangue di quel carnaio che fu il primo conflitto mondiale; un paese in cui, per fermare le lotte sociali, la parte più retriva del padronato agrario, soprattutto in Toscana ed Emilia, e gli industriali del nord, già finanziatori dell'interventismo mussoliniano, non esiteranno a reclutare bande di assassini e portarli alla conquista dello Stato.

Il 1921 fu l'anno di svolta ma si veniva da vent'anni di forti lotte popolari, in cui il proletariato si organizzava contro capitalismo, militarismo, imperialismo. Lotte represses duramente, dalla monarchia sabauda e dai governi liberali, a colpi di cannone se occorreva. Il popolo si opponeva alle spedizioni coloniali, già nel 1896 in migliaia a Milano manifestarono contro l'aggressione imperialista all'Abissinia (conclusasi con la disastrosa sconfitta di Adua). Contro il carovita due anni dopo scoppiavano in tutto il paese le rivolte per il pane e, a Milano, l'otto maggio 1918 avvenne l'eccidio



dei manifestanti ad opera delle truppe comandate dal generale Bava Beccaris, quattrocento morti e più di mille feriti. Nulla cambierà col nuovo secolo.

Ripetute crisi economiche (1907-1912/13) e nuove guerre coloniali (Libia 1911) portarono le masse in piazza, fino ad assumere nel 1914 i connotati della sommossa rivoluzionaria: il settemaggio moti popolari divampano in Romagna; in breve si estendono alle principali città, Torino, Milano, Genova, Napoli, Bari, Firenze e per una settimana minacciano l'assetto statale. Sarà chiamata la "Settimana rossa", spaventò il padronato e, nella repressione che ne seguì, costerà sedici morti tra il popolo. A Firenze saranno quattro i morti, due uccisi in Via Guelfa durante lo sciopero della Manifattura Tabacchi, due nel rione di Santa Croce. Siamo alla vigilia della Grande Guerra e il padronato intravedendo un'opportunità per aumentare i guadagni pensa di far entrare l'Italia nel conflitto che è iniziato tra gli Stati e Imperi europei. Il popolo non vuole essere mandato al macello per gli interessi imperialistici delle monarchie (tra l'altro tutte imparentate tra loro) pretende la neutralità italiana e incita partiti e sindacati che lo rappresentano a lottare per bloccare il conflitto. La macchina della propaganda nazionalista e gli apparati economici e militari prevalgono, l'Italia si getterà in quella che il Papa

definirà "Una inutile strage".

Lavagnini (nato a Cortona nel 1889) negli anni milita nel Partito Socialista, dirige il giornale "La difesa" e appartiene alla corrente rivoluzionaria, fermamente anti interventista, si ispira alle posizioni classiste di Karl Liebknecht e Rosa Luxemburg. Dirigente del Sindacato Ferrovieri Italiani conduce, oltre che le lotte rivendicative anche forme di boicottaggio bellico, organizzando blocchi ai treni militari diretti al fronte. Le mobilitazioni contro la guerra fatte tra il 1914 e il 1915 continuarono anche dopo l'entrata in guerra dell'Italia, con una novità importante, il protagonismo delle donne. La prima iniziativa interamente femminile venne fatta nel gennaio 1916 a Fiesole ed a Firenze per tutto l'inverno tra il 1916 e il 1917 saranno continue le mobilitazioni antimilitariste.

Il 1917 è un anno cruciale, le spese di guerra affamano il popolo e il popolo si ribella. In agosto a Torino scoppia la "Rivolta dei forni" il proletariato assalta i depositi dopo che i prezzi della farina impediscono di avere il pane; la repressione nella città simbolo della monarchia sabauda sarà pesante, cento morti. Ma il 1917 è anche l'anno della rivoluzione russa. L'anno di "Tutto il potere ai Soviet!" che indica al proletariato mondiale che "Si può fare!": si possono abbattere le monarchie, uscire dalla guerra, impadronirsi e gestire le fabbriche, i

campi, le miniere, le città, lo Stato. E' però l'anno della disfatta militare di Caporetto: con la pace tra Russia e Imperi centrali le truppe austriache vengono tolte dal fronte orientale e travolgono le difese italiane. L'esercito si sbanda, i soldati fuggono, i vertici militari che hanno condotto una guerra di massacro in massacro con assurdi assalti alle trincee nemiche, ricorrono alle decimazioni, (uno a caso, ogni dieci): plotoni di esecuzione composti principalmente da Carabinieri, la nostra polizia militare, fucilano migliaia di soldati, per insubordinazione, codardia davanti al nemico, autolesionismo. Gli ambienti nazionalisti si autoassolvono ricorrendo all'accusa di disfattismo per i pacifisti. Gli antimilitaristi diventano "il nemico interno": chi si oppone alla guerra è un traditore della Patria. Questo è il clima che fa dell'Italia l'unico paese coinvolto nel primo conflitto mondiale a non aver ancora presentato delle scuse ai militari fucilati (per inciso, la legge per riabilitare oltre settecento soldati, fucilati nel conflitto, senza prove o processo, è tutt'oggi depositata alla Commissione Difesa del Senato). Questa è l'Italia che esce dal conflitto, militaristi e nazionalisti scatenati contro i "traditori", i carabinieri odiati per essere dei fucilatori, il popolo affamato per una guerra non sua in rivolta contro speculatori e padroni. Spartaco, ribelle già nel nome (e ma., nel nome, lo era pure Mussolini), è uno dei "traditori", un fattivo organizzatore delle lotte e della solidarietà militante. Firenze è uno dei punti più turbolenti assieme alla Torino operaia e all'Emilia contadina. Nella primavera del 1919 scoppiano rivolte contro l'aumento repentino dei beni alimentari, una popolazione che ha visto durante gli anni di guerra quasi dimezzare il reddito insorge: dalla Liguria al Piemonte e dalla costa toscana alla Romagna assalta nuovamente i depositi degli accaparratori che speculano sulla fame del popolo. Saranno i "Moti annonari" e i Prefetti non riescono a reprimerli; con tutti gli uomini ancora in armi nell'esercito c'è paura che succeda come in Russia; chiedono alle Camere del Lavoro di fare da mediatori e distribuire cibo, sorgerà così la rete delle Società di Mutuo Soccorso tra lavoratori. Ad agosto grandi occupazioni di terre incolte nell'Agro Pontino e nel Trapanese. Attorno Firenze i moti saranno estesi e anche cruenti, tre i morti tra cui la sanfredianina diciottenne Ada Bargioni, uccisa da un carabiniere in una protesta davanti ad uno spaccio comunale chiuso. Nella frazione di Balatro, nel Co-

mune di Bagno a Ripoli, i fittavoli occupano le fattorie. Rivolte a Prato e nella Val Bisenzio: verranno creati persino dei Soviet in stile russo, definiti il movimento dei "Bocci bocci" (perché bolscevici è difficile da dire) ed è l'inizio di quello che verrà chiamato il "Biennio rosso".

Lavagnini, che ammira Lenin e i Soviet, con i ferrovieri è di supporto al movimento: portano aiuti e appoggiano il lavoro della "Lega proletaria per la difesa degli invalidi, delle vedove e degli orfani di guerra" che si trova nello stesso palazzo della sede sindacale. Organizza la rete di contatti che sarà protagonista vittoriosa del grande sciopero generale delle ferrovie del gennaio 1920, che durò venti giorni. I lavoratori delle ferrovie saranno solidali anche con gli operai che occupano le fabbriche: il 13 aprile a Torino inizia lo sciopero della Fiat, gli scioperi si estendono in tutto il paese, chiedono più salario e riduzione dell'orario, le mitiche otto ore. I ferrovieri portano aiuti alimentari, sostegno politico e militante, presidiano, anche armati, gli scali ferroviari per impedire che arrivino le forze della repressione.

Anche Firenze è città industriale, la zona dell'Oltarno è operaia e quando il padronato risponde con la serrata per affamare i lavoratori in sciopero, anche qui si occupa. La foto che troneggia sui muri di tutte le sedi sindacali italiane, che ritrae gli operai della Fonderia del Pignone in occupazione, è scattata allora a pochi metri da Porta a San Frediano.

Le occupazioni e i tentativi di autogestione portati avanti dai Consigli di fabbrica dureranno fino a settembre. Nel mese di giugno un'altra fiammata: ad Ancona si ammutina un reparto di bersaglieri che rifiuta di partire per l'occupazione dell'Albania e la rivolta si estende a tutte le Marche, alla Romagna e a Terni, con reparti militari che solidarizzano con i rivoltosi. I ferrovieri scioperano per impedire che le Guardie Regie arrivino in città. Purtroppo la ribellione sarà stroncata a cannonate dalla Regia Marina.

Scoppiano anche gli scioperi e le occupazioni di terre da parte di contadini, mezzadri, braccianti, fittavoli in tutta Italia, da nord a sud. Un sud dove cova da sempre il ribellismo contadino contro il latifondo e che negli anni ha subito la repressione sabauda con la scusa della lotta al brigantaggio. Gli insorti pretendono l'applicazione dei Patti agrari che riconoscono reddito, diritti ma soprattutto dignità ai lavoratori agricoli, ai cafoni. Ci sono in contem-

poranea gli scioperi dei minatori, scioperi duri, ma anche loro vincono, come i ferrovieri, ottenendo la giornata lavorativa di sei ore e mezzo in galleria (in Toscana il distretto minerario di Cavriglia e i cavaatori di marmo di Carrara).

Le carneficine della guerra hanno fatto della violenza una pratica diffusa e nelle occupazioni si spara, sparano le guardie, sparano i padroni, gli agrari e i loro scagnozzi ma anche i lavoratori si difendono, con le poche armi a disposizione delle Guardie rosse o degli Arditi del popolo, gruppi di autodifesa delle fabbriche occupate e dei rioni popolari. Moriranno 131 lavoratori sotto il fuoco dei difensori del capitale. Come a Iglesias dove vengono uccisi sette minatori in sciopero o a Canneto Sabino dove restano uccisi undici braccianti che occupano terre incolte, tra cui due donne. Saranno sessantacinque le vittime sul fronte opposto, inizia così, di fatto, la guerra civile.

Monarchia, governi borghesi e padronato temono la forza dei lavoratori. Oltre all'apparato repressivo statale, che si fa più feroce dopo che era stato smobilitato il grosso dell'esercito e rispediti a casa i reduci, occorre chi facesse il lavoro sporco. La parte più reazionaria del padronato non nascondeva le sollecitazioni ai vertici militari perché prendessero loro il controllo del paese, rimuovendo i governanti liberali giudicati deboli, tramando il colpo di stato. A fronteggiare il popolo e i lavoratori nelle piazze c'erano già i giovani nazionalisti, studenti borghesi soprattutto, i futuristi di Marinetti e gli arditi di Ferruccio Vecchi, un massone reclutatore di ex combattenti; saranno loro, i giovani nazionalisti, a fare i crumiri nello sciopero dei ferrovieri, saranno loro a sparare sugli scioperanti a Milano nell'aprile 1919, uccidendo tre giovani operai: Pietro Boggi di 18 anni, Giuseppe Luccioni di 16 anni e la giovane militante socialista Teresa Galli, operaia diciannovenne del quartiere Bovisa. E saranno sempre loro ad appoggiare i picchiatori degli appena costituiti Fasci di combattimento di Benito Mussolini, un ex socialista diventato interventista, che assaltano e devastano subito dopo la redazione del giornale socialista Avanti a Milano.

Dopo che nelle elezioni amministrative di novembre i "rossi" conquistano molte città grandi e piccole, soprattutto in Toscana ed Emilia, il padronato offeso scatena le squadacce nere. Firenze è una città sovversiva dove gli operai continuano a scioperare, i borghi limitrofi eleggono sindaci rossi, i contadini "si montano la testa" e pretendono di-



ritti. Occorre rimettere le cose "al loro posto". Nel dicembre 1920 in Mugello, zona agraria vicino Firenze, i contadini sono in lotta per l'applicazione dei Patti agrari, non sono nemmeno "rossi": li organizzano le Leghe bianche, guidate dai cattolici del Partito Popolare (dopo Porta Pia e la fine dello Stato Pontificio i cattolici, il clero sono all'opposizione dei governi liberali). Un gruppo di mezzadri entra nel parco di Villa Schifanoia della marchesa Cambrey Digny per pretendere l'applicazione dei Patti agrari, la nobildonna li scaccia e loro prendono a sassate le finestre della villa, la signora offesa, imbraccia un fucile e spara, fortunatamente senza colpire nessuno. Il segretario della Federazione colonica Ottorino Orlandini invita i coloni a issare sui tetti delle fattorie la bandiera dell'associazione (bianca ovviamente) ma per gli agrari locali è pur sempre una minaccia e ricorrono agli squadristi. Un camion proveniente da Firenze scorrazza in Pianvallico e spara contro le case dei contadini: Giovanni Sitrialli detto Giannara, colono agricolo di settantadue anni iscritto alle Leghe bianche, che aveva issato la bandiera sul fienile, viene ucciso davanti a casa con un colpo alla testa. Sul camion ci sono gli squadristi inviati da Dino Perrone Compagni, un agrario che accampa titoli nobiliari, capo dei fascisti toscani; tra loro l'aretino Italo Capanni, Manfredo Chiostrini un altro agrario di Montevarchi, Bruno Frullini e una decina di altri.

Anche Lavagnini è adesso un ex socialista, ha aderito al neonato Partito Comunista d'Italia durante il congresso di Livorno di metà gennaio 1921. Resta dirigente sindacale dei ferrovieri e fonda un giornale "Azione comunista". Minacciato più volte dai fascisti non si fa intimorire e continua tutte le attività politiche e sindacali dal palazzo di via Taddea, dietro il mercato di San Lorenzo, palazzo che ospita la sede del Sindacato Ferrovieri, la Lega proletaria per la difesa degli invalidi, la Sezione comunista e la redazione del giornale. A Firenze i fascisti non sono molti, contro i sovversivi nelle piazze ci sono anche qui i giovani studenti nazionalisti, l'Unione liberale, la Lega antibolscevica, l'Associazione agraria, l'Alleanza di difesa cittadina. I fascisti sono pericolosi, sono quelli che vanno per le spicce, sparano. Si ritrovano presso l'Associazione combattenti in piazza Ottaviani, vicino a Santa Maria Novella, sono un'ottantina, li organizza Dino Perrone Compagni, li comanda un reduce italo-americano, Amerigo Dumini, assieme a Tullio Tamburini,

Italo Capanni e quelli che già si erano distinti nelle violenze in Mugello. Sono loro che assaltano e incendiano la redazione del giornale socialista "La difesa" e provano ad attaccare anche la Camera del lavoro ma vengono respinti dai picchetti dei lavoratori che la difendono. Il 27 febbraio, al mattino in centro città c'è un corteo di studenti nazionalisti, scoppia una bomba a mano e restano uccisi un carabiniere e uno studente. Durante il trasporto dei colpiti al vicino ospedale di Santa Maria Nuova i carabinieri impongono che i passanti rendano onore alle vittime; in piazza Duomo, un ferroviere socialista, Dino Mugnai, sta leggendo l'Avanti, probabilmente non "rende onore" al caduto e un carabiniere lo fredda con una revolverata. La sera gli squadristi assaltano il palazzo di Via Taddea, Spartaco è nella sede a scrivere un articolo per Azione comunista, è solo, lo uccidono a colpi di pistola. La squadra è comandata da Dumini, probabilmente a sparare è Capanni.

Come si diffonde la notizia Firenze insorge, i ferrovieri entrano in sciopero e la Camera del lavoro proclama lo sciopero generale. Il popolo di San Frediano, la teppa sovversiva dell'Oltremo operaio, tenta di regolare i conti assaltando la sede fascista ma il Prefetto ha dichiarato lo stato di emergenza e schiera carabinieri, guardie regie mobilita anche le truppe della guarnigione; l'attacco è bloccato e i fascisti sentendosi impuniti attaccano il rione. Ma prendere San Frediano non è facile. Come entrano li accoglie una pioggia di sassi e pallottole, dai tetti vien giù di tutto, inoltre tutti i rioni popolari sono in rivolta, alzano barricate e si trincerano per respingere gli attacchi dei fascisti ma soprattutto delle forze di polizia che li proteggono. Al Pignone, il rione della fonderia, gli operai bloccano il ponte sull'Arno e respingono un'incursione fascista. Negli scontri muore il figlio dell'industriale Berta, il padrone della fonderia, che cerca di forzare il blocco armato di pistola e nel parapiglia precipita nel fiume. Ma barricate nascono a Scandicci e Bagno a Ripoli (comuni con sindaci socialisti), a Ponte a Ema, al Bandino e per stroncare la rivolta si userà l'esercito. Gli scontri dureranno cinque giorni e costeranno vite: a San Frediano, colpiti dal fuoco fascista o dei militari che attaccano usando le autoblindo, muoiono Rodolfo Mazzucconi artigiano, Icilio Dani scaricatore, Leopoldo Grazzini operaio, Sabatino Battisti corbellai, Annunziata Salvadori portinaia; a Ponte a Ema muore Romulo Peati ed anche a Scan-

dicci saranno i cannoni da 75mm a demolire le barricate su Ponte a Greve. Da quel momento saranno le forze di polizia e i militari a proteggere e aiutare gli squadristi in quello che diverrà il "Biennio nero", fino alla Marcia su Roma dell'ottobre 1922. Dopo di che il tanto agognato colpo di stato *per rimettere le cose al loro posto* venne realizzato. Inizia il ventennio del regime fascista.

In esso gli assassini fanno carriera. Manfredo Chiostrini diventa Deputato e rappresentante diplomatico dell'Italia fascista nella Parigi occupata dai nazisti. Successivamente rappresenterà la Repubblica di Salò nell'omologo staterello collaborazionista della Francia di Vichy.

Dino Perrone Compagni, il massone capo degli squadristi toscani, fu Console della Milizia fascista e Ministro. Sarà eletto Senatore ma non disdegnerà il campo degli affari, siedendo negli anni '40, nei Consigli di Amministrazione dell'Alfa Romeo, di Motomeccanica e di Assicurazioni Generali. Morirà nel 1950. Il figlio Giorgio, ingegnere e massone (rimosso sul finire degli anni '60 dall'Istituto Case Popolari di Firenze per malversazione) oggi si occupa di speculazioni immobiliari con annessi sfratti degli occupanti.

Italo Capanni, squadrista nel Mugello, probabile assassino di Spartaco Lavagnini, il capo manipolo della spedizione contro Pistoia dove sarà ucciso Giorgio Gori, sarà anche lui Deputato e Console italiano in Argentina. Sarà proprio a Buenos Aires che qualcuno cercherà di vendicare Spartaco. Quel qualcuno è Severino Di Giovanni (Chieti, 1901) anarchico emigrato in Argentina nel 1922. Severino è organizzatore di contestazioni clamorose, come alla cerimonia in favore del Re d'Italia al teatro Colon, dove getta volantini contro il regime assassino di Matteotti al grido di "Viva Bresci" (l'anarchico regicida per vendicare il massacro del popolo milanese nel 1898), stampa la rivista "Culmine", sostiene la campagna internazionale per la liberazione di Sacco e Vanzetti, gli anarchici italiani condannati a morte negli Usa. Ma Severino è un anarchico di quelli "che mettono le bombe", fa saltare il portone dell'Ambasciata Usa, colpisce un Commissariato noto per le violenze contro gli arrestati, rapina banche e aziende per finanziare le attività e decide di colpire il Console fascista Capanni. Una valigia piena di esplosivo viene lasciata il 28 maggio 1938, nel Consolato, nove morti, decine di feriti, ma tra essi non c'è Capan-



ni. Nel 1930 in Argentina prendono il potere i militari, assaltano la tipografia dove stampa Di Giovanni. Accusato di terrorismo sarà fucilato il 1° febbraio 1931.

Tutti loro sfuggono alla vendetta partigiana e pure alla Giustizia postbellica, amnistia ratificata da Togliatti e sfruttata dai governi Dc.

Amerigo Dumini, il fascista nato a Saint Louis Missouri (Usa) da padre fiorentino, reduce di guerra ed assassino (si racconta si presentasse: “Piacere Amerigo Dumini, undici omicidi”) a capo delle squadracce che a Carrara il 2 giugno 1921 uccidono il sindaco socialista Renato Lazzeri e la madre, che insanguinano Firenze e Sarzana, che guiderà l’auto con cui sequestrano e uccidono a Roma il Deputato socialista Giacomo Matteotti. Dumini, spia fascista in Francia, trafficante d’armi in Jugoslavia, che scarcerato dopo il delitto Matteotti ottiene un vitalizio governativo e viene inviato prima in Somalia poi in Libia, colono e commerciante, sempre foraggiato dal regime. Sembra che sostenesse di aver depositato memoriali compromettenti contro Mussolini per il delitto Matteotti, presso notai texani (documenti mai venuti fuori). Con la guerra e l’occupazione britannica della Libia, rimasto dietro le linee inglesi, sarà accusato di spionaggio e fucilato, assieme ad un sergente dell’esercito. Fucilato ma non ucciso, riuscirà a raggiungere la Tunisia e poi l’Italia. Ottiene un altro finanziamento e mette in piedi un’attività di trasporti commerciando, più o meno legalmente, generi vari. Sarà amnistiato anche lui nel 1956, aderisce al partito neofascista Movimento Sociale Italiano. Verrà giustiziato a Roma, nel suo studio, il 25 dicembre 1967 ... da una scarica elettrica mentre traffica con una lampada! Buon Natale

MF

**SOPRA**

Treviso, novembre 1918

Foto di William Joseph Brunell: donne italiane impiegate dal corpo di servizio dell’esercito britannico che caricano barili di birra sui vagoni ferroviari



**A LATO**

Tanzania, 1958

Immagine della cessata “Ferrovie delle arachidi” Chitungula-Masai. Durante la costruzione di questa linea venne scoperto un grande giacimento di grafite, su cui oggi incombe un imponente progetto di sfruttamento.





## Livorno 1922. Il funerale di un ferroviere comunista

**I**l conflitto tra fascisti e sovversivi prima della Marcia su Roma, pure a Livorno fu anche una guerra di colori e simboli, vedendo il tricolore nazionale contrapposto ai «drappi e bandiere vessilli rosse e nere», come ebbe a scrivere in una rievocazione durante il regime il fascista Guglielmo Bartolini.

Anche le aggressioni squadriste nel marzo 1922, in occasione dei funerali dell'operaio socialista Paolo Venturini e del ferroviere comunista Carlo Gonnelli, entrambi morti sul lavoro, così come quelle del maggio seguente per il funerale dello scaricatore anarchico Cafiero Cantini, vennero rivendicate in un comunicato del Fascio come reazione «contro le bandiere sia rosse, sia nere, che sono il simbolo dei senza patria di tutti i partiti».

Particolarmente significativo fu quanto accadde per i funerali del ferroviere - indicato sulla stampa come macchinista o fuochista - Carlo Gonnelli di Livorno, deceduto in servizio, a trentanove anni il 26 marzo.

Essendo morto presso l'ospedale di Potenza, dove era avvenuto l'incidente, la sua salma fu accolta alla Stazione centrale di Livorno il 28 marzo 1922 e alle 18 iniziò il corteo funebre diretto ai Cimiteri comunali dei Lupi, alla presenza di numerosi compagni di lavoro e di idee.

Dopo gli incidenti provocati dai fascisti poche settimane prima per il funerale dell'operaio Venturini, le autorità di polizia avevano contrattato con gli organizzatori l'esclusiva presenza delle bandiere dei due sodalizi a cui Gonnelli apparteneva, ossia il Sindacato Ferrovieri e il Partito Comunista d'Italia, rompendo la solidale tradizione proletaria che normalmente vedeva anche la presenza dei vessilli delle altre organizzazioni di classe.

Nonostante questo "compromesso", i fascisti aggredirono il corteo e, sulla base delle cronache pubblicate su «Gazzetta Livornese», «Avanti!» e «Umanità Nova», è possibile ricostruirne le principali dinamiche.

Il corteo funebre, assai partecipato, dopo aver percorso il viale Carducci giunse alla piazza del Cisternone, dove una cinquantina di fascisti attaccò la testa del corteo lanciando un petardo e sparando.

Come dichiarato in un comunicato del Direttorio del Fascio, pubblicato il giorno seguente, i fascisti si erano riuniti «unicamente per impedire eventuali deviazioni del corteo e sbandieramenti rossi nel centro della città» e che avevano ritenuto una provocazione il canto dell'*Internazionale* proveniente dalla «teppaglia rossa».

All'aggressione squadrista, si rispose con le sassate e da dietro il muretto del *Parterre* diversi militanti organizzati risposero vivacemente al fuoco dei fascisti, finché questi non si allontanarono verso via De Larderel, subendo qualche arresto da parte delle Guardie Regie tardivamente intervenute.

I fermati erano i noti fascisti Nazzareno Giovannucci e Vittorio Amato, trovati in possesso di rivoltelle, e il tenente Goffredo Bartelloni, Bruno Filoni e Attilio D'Alessio, tutti armati di bastoni ferrati, ma il loro fermo durò appena 48 ore; denunciati anche i fascisti Salvatore Amato, Romolo Romoli e Luigi Santacroce per spari e lancio petardo (poi tutti assolti).

Il corteo funebre, dopo essersi ricomposto, raggiunse Piazza S. Marco dove si concluse con un breve intervento del ferroviere socialista Gastone Toncelli, dirigente del Sindacato Ferrovieri.

La sera stessa dal Comitato di Difesa Proletaria e dalle organizzazioni di classe fu proclamato uno sciopero cittadino per l'indomani; un manifesto - censurato dalle autorità e strappato dai fascisti - apparve sui muri nella mattinata seguente, a firma della Camera confederale del Lavoro, della Camera sindacale dell'USI, dal Sindacato Ferrovieri e da quello dei Tramvieri. La partecipazione allo sciopero fu considerevole, tanto che l'Unione Industriale Livornese proclamò per rappresaglia la serrata per il giorno seguente, mentre i fascisti si resero responsabili di alcune provocazioni e le forze dell'ordine arrestarono alcuni scioperanti per aver infranto la vetrina in un negozio rimasto aperto in via Vittorio Emanuele (l'attuale via Grande). Durante la giornata di lotta si tenne un comizio unitario presso il Teatro S.Marco, con l'intervento anche del sindaco socialista Uberto Mondolfi.

Degno di nota il commento pubblicato sul quotidiano anarchico «Umanità Nova» del 30 marzo: «Vogliono strappare i vessilli operai, i vessilli sovversivi! Codeste rozze canaglie sono incapaci di comprendere tutto il valore che conferiscono a quei simboli colle loro gesta insane e inutili!».

MARCO ROSSI

### NOVITÀ EDITORIALE

Il nuovo libro di **MARCO ROSSI**

**L'ALTRA CAMERA DEL LAVORO  
LIVORNO 1920-1922. L'AZIONE DELL'USI  
E AUGUSTO CONSANI,  
SINDACALISTA DI CLASSE**

Edizioni USI-AIT  
Chiedilo in redazione





COMUNICATO DEL  
15 MARZO 2021

## UN/UNA NOTAV NON MOLLA MAI!

**A**bbiamo atteso qualche giorno, molti di noi sono impegnati in prima linea in quest'emergenza sanitaria, molti sono impegnati nelle retrovie a dar man forte, molti semplicemente fanno tutto ciò che va fatto per lottare e vincere questa nuova sfida.

Scegliamo oggi di lanciare un appello a tutti i no tav e non solo, a tutti quelli che a questa valle e al movimento no tav guardano con interesse e attenzione.

Essere no tav significa amare la vita, la terra e l'ambiente in cui si vive, significa guardare al mondo con occhi veri e sinceri. Significa informarsi e comprendere, divenire autonomi nei ragionamenti e nelle scelte, non credere alle verità assolute ma ragionare sempre e insieme, mai da soli e sempre con un forte spirito di comunità.

Oggi il mondo viene investito dalla pandemia covid-19 banalmente chiamata coronavirus. Un tasso di mortalità elevato e una capacità di contagio molto alta. La velocità della vita in un mondo con un'economia di scala globale fanno e faranno il resto.

Essere no tav in una emergenza sanitaria di vasta scala significa essere responsabili, sempre e oggi con un motivo in più. Sempre guardare al bene comune e in questo caso alla salute collettiva. Significa sapersi fermare quando necessario e aiutare chi ha bisogno, chi per debolezza resta indietro e va protetto, aiutato.

È per questo che lanciamo un appello forte a tutti no tav a mobilitarsi, ad essere presenti ovunque. Da casa, sui luoghi di lavoro, negli ospedali.

Un no tav non molla mai, soprattutto quando il sentiero si fa difficile e arduo. Con le migliaia di bandiere in tutta Italia che abbiamo appese ai nostri balconi e che oggi una volta in più dobbiamo esporre possiamo essere oggi un luogo riconoscibile dove trovare ragionamento e aiuto. Lottiamo ovunque per il diritto alla salute, alle cure e sui luoghi di lavoro affinché nessuno sia sacrificato per del denaro inutile a salvare delle vite. Oggi l'unica lotta importante è sconfiggere questa pandemia e salvare quante più vite possibile. Lottare per imporre ai governi le azioni necessarie a supportare lo sforzo sanitario come unica priorità.

Ci sarà un giorno dove bisognerà ripartire nuovamente con la vita e lì nessuna morte resterà impunita.

Fa rabbia infatti pensare ai posti letto che mancano, al personale insufficiente sapendo che i soldi per colmare queste mancanze sono finite in spese superflue e inutili.

Per questo e molto altro nessuna scelta inutile verrà più tollerata, nessuna opera pubblica inutile dovrà ripartire.

Oggi più che mai in alto le nostre bandiere.

Tutti insieme contro covid-19

Ora e sempre notav!

COMUNICATO STAMPA

Firenze, 10 aprile 2021

## Il Comitato risponde all'Ordine degli Ingegneri I ritardi nella realizzazione del sottoattraversamento TAV sono frutto di errori e scelte sbagliate

Il Comitato No Tunnel TAV risponde al [comunicato dell'Ordine degli Ingegneri](#) ricordando come i ritardi nei lavori del Passante AV non sono figli di burocrazia, ma di profondi e gravi errori nella progettazione. Il più importante è stato quello di stabilire lo smaltimento di terre delle gallerie, che sono da considerare rifiuti, come terre pulite; per poter smaltire quello smarino a Santa Barbara si sono dovute modificare per due volte le normative sulle "terre e rocce di scavo".

Nonostante questo snellimento burocratico quello che uscirebbe dalla fresa non sarebbe un sottoprodotto, ma un rifiuto speciale finché gli additivi non si sono degradati; fino a quel momento il trasporto di quelle terre sarebbe consentito con un regime diverso da quello normale. Restano tutti i problemi legali e penali del trasporto di rifiuti fuori dalle norme. Ricominciare i lavori in queste condizioni non è una iniziativa intelligente.

Il Comitato ricorda all'Ordine degli Ingegneri che se si fosse ricorsi al potenziamento del nodo ferroviario, realizzando i binari in superficie, i lavori sarebbero già conclusi da 15 anni e avrebbero dato la possibilità di gestire una rete di treni metropolitani con costi contenuti prevenendo anche la realizzazione di costose, impattanti ed inefficaci tranvie che si stanno proponendo nella Piana. La cattiva progettazione di queste infrastrutture è la causa principale dei ritardi che si accumulano in tutti i grandi cantieri italiani; le inchieste della magistratura e quelle dell'Autorità Nazionale Anticorruzione hanno dimostrato come i ritardi sono stati, molto spesso, funzionali all'aumento dei costi per gli enti committenti, ma di grossi guadagni per i costruttori.

Questi ultimi non hanno mai esitato a spremere le ditte in subappalto e le loro stesse imprese come hanno dimostrato le storie dei general contractor che hanno gestito il cantiere TAV fiorentino: Coopsette e Condotte SpA. Coopsette in particolare, le cui vicissitudini il comitato ha seguito meglio, ha lavorato in maniera disinvolta e spesso illegale come dimostra lo strascico di inchieste lasciate in tutta Italia, ha distrutto molti posti di lavoro, ha bruciato i risparmi di un intero territorio dell'Emilia; ma, come sempre, si sono prodotte ricchezze private.

Nella realizzazione della linea AV Firenze Bologna lo strapotere del general contractor ha provocato, oltre ai noti danni ambientali irreversibili, il fallimento di tante piccole imprese del territorio che avevano investito sperando in appalti che erano sempre concessi a condizioni gravose e con pagamenti sempre in ritardo. Dinamiche simili le abbiamo viste con i lavori collegati al Passante per la messa in sicurezza del Mugone.



## Music &amp;



W  
o  
r  
d  
s

di Vincenzo Palermo



## Metallica Ride The Lightning (1984)

Nella vita segnata dal covid, la musica riesce ad occupare gli spazi vuoti, si può insinuare nei risvolti del giorno per collarsi in questa condizione di tempo sospeso tra incertezza, noia e talvolta rassegnazione. Diventa divertente ripescare vecchi dischi impolverati, come fossero album della memoria. Magari dimenticati, solo perché appartenuti ad una stagione della vita ormai passata e chiusa negli archivi della mente. Ripesco quindi un disco che con la sua forza espressiva e la sua vena di cupo livore riscopro attuale, nonostante si tratti di un prodotto datato 1984. Sto parlando di *Ride The Lightning* dei Metallica. Sulla copertina campeggia una sedia elettrica colpita da fulmini, il nome del gruppo fa bella mostra di sé con il famosissimo font iconico, che negli anni a seguire sarebbe poi stato "modernizzato" in maniera scellerata. E' il loro secondo, predecessore del manifesto metal anni 80 che raggiungerà gli scaffali nel 1986 con il titolo di *Master Of Puppets* e li consacrerà capofila e massimi esponenti del genere. In questa seconda opera possiamo ascoltare la band nel pieno della sua evoluzione stilistica e creativa, liberata dalla foga adolescenziale di un primo album che spingeva sull'acceleratore dall'inizio alla fine senza respiro. In *Ride The Lightning* le atmosfere si fanno più cupe e trova posto un gusto compositivo fuori dal comune, che strizza l'occhio in alcuni passaggi ad un metal progressivo se consideriamo la predisposizione a costruire delle suite elaborate. Trovano spazio anche tanti, tantissimi momenti melodici, pur restando nel campo del rock più duro a livello concettuale. Va sottolineato quanto la qualità compositiva gode dell'apporto del bassista Cliff Burton, artista fuori categoria, dalle doti superiori. Bassista che troverà la morte due anni dopo in seguito alla realizzazione del capolavoro *Master Of Puppets*. *Fight Fire with Fire* apre le danze, il pezzo è bello violento e

chi ha ascoltato il disco di esordio della band vi ritrova sicuramente i cardini della prima produzione. Velocità, potenza e riff di chitarra taglienti che non ti lasciano scampo. È solo un'illusione perché l'intero lavoro avrà uno sviluppo diverso dalle aspettative iniziali. Interessante notare che il brano inizia con un delicato arpeggio di chitarra prima dell'esplosione, trovata che ricorrerà spesso nella produzione del gruppo negli anni a venire.

Il disco ci porta in un territorio completamente diverso. Intanto va sottolineato il contenuto testuale della canzone che senza filtro alcuno descrive l'esecuzione di un condannato sulla sedia elettrica, un condannato che si intuisce però essere innocente. L'angoscia e la disperazione sono perfettamente raffigurate anche a livello sonoro e la canzone ha uno sviluppo articolato, pieno di variazioni, in un crescendo di tensione anche grazie ad un'interpretazione cantata molto carica di enfasi. Bellissimo l'assolo di chitarra e grandissimo lavoro al basso. Uno dei migliori brani dell'intera loro discografia. *For Whom the Bell Tolls* è un brano ispirato all'opera di Hemingway "per chi suona la campana", tema bellico molto caro al gruppo. Intro da brividi con il basso di Burton che ricama un fraseggio molto poco rassicurante. La canzone, dal ritmo più compassato, ma non meno potente e pesante nel risultato finale, ci trascina nell'incubo che può essere la guerra nella mente di un soldato che viene mandato a morire per conquistare una "collina". Gran pezzo. *Fade to Black* ci mette di fronte ad una sorpresa dopo le tre canzoni d'attacco che la precedono. Ballad magistralmente costruita che riesce a trasmettere anche una certa dolcezza. Si tratta naturalmente di un'amara dolcezza anche perché il protagonista della canzone lascia intendere, senza tanti giri di parole, che l'unico rimedio alla sua situazione interiore è il suicidio. Pezzo dove le chitarre danno una prova magistrale di melodia ed efficacia, incastrandosi perfettamente nella struttura solo apparentemente semplice del lavoro. *Trapped Under Ice* ci riconduce in un terreno "amico" alzando i battenti e regalandoci dei bei riff ed un bellissimo assolo. *Escape* è un brano che distende le atmosfere attraversate fino al suo arrivo nell'album. È piacevolmente costruito e si pone l'obiettivo di essere una parentesi meno frenetica, scura e "pesante" a livello di contenuti nel pacchetto offerto. Sicuramente riesce nel suo intento. *Creeping Death* non ha bisogno di presentazioni, essendo diventato un super classico del metal, oltre che uno dei pezzi più iconici della band. Senza girarci troppo intorno è innegabilmente un brano nel quale i Metallica esprimono il meglio delle loro qualità compositive. Il testo, per chi volesse approfondire, ci regala una tematica "biblica". *The Call of Ktulu* chiude il disco. Si tratta di uno strumentale di pregevole fattura, struggente e sinistro. Come suggerito dal titolo, che ci risucchia nell'oblio del mondo letterario di Lovecraft, la direzione è quella dell'horror. I quattro musicisti ci riescono alla grande, forse oltre le migliori aspettative. A mio parere il miglior pezzo dell'album perché si possono chiaramente percepire le qualità enormi del quartetto. Uno strumentale che mette in evidenza le abilità compositive a livello non solo tecnico, ma di gusto e originalità. In definitiva *Ride The Lightning* va considerato un disco già maturo, nonostante sia solo la seconda prova discografica del gruppo.

Un'opera piena di freschezza, giovanile se vogliamo, capace di gettare le basi di un nuovo

corso stilistico per i Metallica e non solo. Un disco che fa comprendere, unito al suo successore, quello che la band avrebbero potuto fare con la formazione originale.

La scomparsa di Cliff Burton, solo due anni dopo la pubblicazione di questo disco, spezzerà la carriera del gruppo (generando un vero e proprio spartiacque nella loro evoluzione artistica e musicale) che perderà per sempre la magia dei primi anni. Pur regalando alle platee dischi di enorme qualità ottenendo fama e successo planetario, saranno per sempre schiacciati dal peso di quello che sono stati. E che sarebbero potuti essere



A cura di  
LUCA GABRIERI

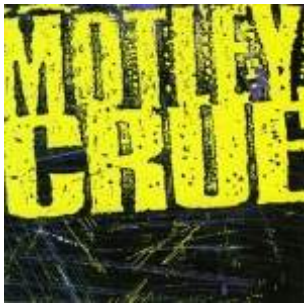


## MR. BUNGLE The Raging Wrath Of.. (2020)

Conosciuto per essere il cantante dei Faith No More, in realtà Mike Patton ancor prima aveva fondato i Mr. Bungle, band dedicata ad un crossover di vari generi ma mai andata oltre la nicchia. Dopo un paio di decenni di silenzio Patton decide di riunire il terzetto inserendo, tanto per gradire, Scott Ian (semplicemente il chitarrista degli Anthrax) alla seconda chitarra e un fuoriclasse della batteria come Dave Lombardo. Male non poteva proprio andare. La ricetta è semplice: prendere un demo del 1986 e riprodurlo esaltando le grandi intuizioni musicali col gusto di esecutori di prim'ordine. Il riff pastoso e la batteria precisa e spietata di Lombardo rendono *Anarchy Of Your Anus* una espressione di rabbia in musica. Patton mostra la sua versatilità nel cantato nella successiva e compulsiva *Raping Your Mind*, anch'essa viaggia sulla doppia cassa di Lombardo e su riff a cento all'ora. Qualche minuto di diversivo con *Hypocrites* e poi si torna su un pezzo top. *Bungle Grind* è un granitico thrash metal nella sua più alta espressione: cambi di tempo, riff per ogni gusto, assoli ben fatti e ritmica fuori concorso. La storia potrebbe chiudersi qui, con successo. Invece la giostra riparte con la nuova *Methematics* ed i suoi oltre 8 minuti di esemplare thrash tecnico con Patton che cambia senza fatica diversi registri nel cantato. Con *Eracist*, un inedito, arriva il seme del futuro stile Faith No More e serve ad addolcire la scena prima della frontale *Spreading The*

*Thighs Of Death*. Un pezzo death metal diretto e suonato magistralmente, alta scuola. Dopo l'incontenibile cover di *Loss For Words* dei Corrosion Of Conformity e la successiva ossessiva *Glutton For Punishment* (grande lavoro di basso) il disco si chiude con un altro pezzo davvero fuori categoria: *Sudden Death*. Il tema sottostante è la paura diffusa sui popoli nel periodo della guerra fredda e musicalmente il tutto viene rovesciato sull'ascoltatore senza compromessi. La prova della band è da stato di grazia ed il risultato sono altri 8 minuti di thrash da leccarsi i baffi. Poco altro da dire, molto da ascoltare: molto thrash anni 80, Patton che canta alla grande in vari stili e il must di due fra i migliori musicisti metal in circolazione. Basta e avanza.

è quasi thash. Meno movimentata la successiva *Dropping Like Files* che non si fa mancare un paio di stacchi interessanti ma non aggiunge nulla. Chiude l'inattesa e particolare ballad *Driftaway*. Un disco da riscoprire (o scoprire) che difficilmente cambierà l'idea collettiva sui Motley Crue e la loro immagine, ma che non ha molti eguali nella loro discografia.



**MOTLEY CRUE**  
**Motley Crue (1994)**

In uno dei anni più prolifici, appunto il 1994, esce questo disco-trappola. La band era scoppiata dopo un successo planetario ed invece del classico disco da fare per dovere contrattuale, i rimanenti Lee, Mars e Sixx ingaggiano un semi sconosciuto chitarrista-cantante: John Corabi. Da primo riff della prima canzone dei vecchi Motley Crue rimane poco più del nome: suono pompato, riff sporchi e una ritmica potente e varia. *Power To The Music* è una calamita con i suoi fraseggi hard rock su una struttura molto metal nelle chitarre. Corabi canta alla grande con quel suo tono graffiante e ripropone la stessa performance sulla successiva *Uncle Jack* dove compare una vena molto blues (ad alto voltaggio). Ovviamente l'album non ebbe il meritato successo, forse perchè seppelliva i vecchi stili della band rendendola molto più attenta all'aspetto musicale. E' proprio il bello di questo disco confermato dalla enfatica *Hooligan's Holiday* e subito dopo dalla particolare *Misunderstood*: metà ballad metà molto elettrica. Pagato dazio alla pur bella ballad *Love Shine* e al flash back *Poison Apple*, citazione del loro passato, si passa alla granitica *Hammered* e si torna al precedente sound pieno e cattivo. Il livello esecutivo è altissimo in *Til Death Do Us Part*, un pezzo quasi epico per l'atmosfera che riesce a creare. Un grande pezzo di pompatissimo hard "heavy" rock. Ci si avvia alla fine con il trascinate tiro formato dalla bluseggiante *Welcome To The Numb* e dal riff spaccaossa della successiva *Smoke The Sky* con un Corabi cattivissimo alla voce e Lee che continua ad imperversare dietro la batteria, il finale



**CI VORREBBE**

*Ci vorrebbe il cielo  
per scoprire che esiste l'azzurro,  
per trovare un tramonto settembrino,  
per leggere il calore del mare  
come libro di remote avventure,  
per giocare con le ombre  
a chi riesce a farle più lunghe,  
per sapere se dietro ogni nuvola  
c'è un amore mai sbocciato.  
Ci vorrebbe il cielo  
per noi esseri senza ali  
che non riusciamo  
a vedere il mondo  
se non  
nella sua parte più fonda.  
E penso  
e apro gli occhi  
allarmandomi per la sua mancanza.  
Risalgo  
verso la superficie  
sperando di trovarlo lì  
che mi aspetta giocondo  
mentre la metro  
abbandona la stazione  
con acuto stridore.*

*Pensieri nella metro.*

**MAURO MILANI**

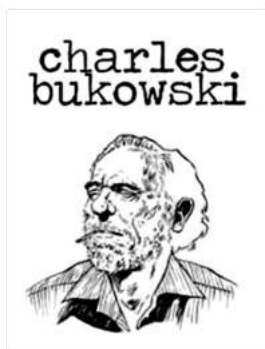
**POSTEPAY E IBAN PER ABBONARTI**

**POSTEPAY: 5333 1711 0998 3185** intestata a Mirko Lo Giudice

*O, SE PREFERISCI:*

**BONIFICO IBAN: IT86X3608105138242047642075** Beneficiario: Mirko Lo Giudice





## Henry Chinaski book section

### Henry Chinaski book section

*In questo numero della book section faremo un salto indietro nel tempo, collocandoci in un determinato periodo storico, quello della lotta al fascismo prima e durante la presa del potere in Italia ad opera delle camicie nere. Molto complessa, e a tratti sconosciuta, quella fase di guerra civile che si avvia dal 1921 -con la formazione degli Arditi del popolo- sino al 1943. Una pagina di storia quindi non solo di grande importanza per decifrare gli uomini e le loro azioni di quel tempo, ma che necessita di un doveroso approfondimento, considerato che quando si parla di antifascismo generalmente ci si riferisce alla resistenza e ai partigiani, tralasciando un "prima" pieno di sostanza, lotta, sangue.*

*Buona book section a tutti.*

**La book section recensisce:** Livorno ribelle e sovversiva-Arditi del popolo contro il fascismo 1921-1922; Livorno clandestina-Un ventennio di opposizione antifascista 1923-1943.

### Livorno ribelle e sovversiva



Inizia forte Marco Rossi nel suo *Livorno ribelle e sovversiva -Arditi del popolo contro il fascismo 1921-1922* (BFS, 94 pagg, 12 euro): la storia è fatta dagli uomini. Essi, con a loro volontà, forzano le situazioni e determinano gli urti favorevoli al compiersi dei rivolgimenti sociali. (citazione da Argo Secondari, tra i fondatori degli Arditi del popolo, 1921). Questa affermazione, posta in precedenza della prefazione di

Giorgio Sacchetti, indirizza il lettore in una direzione ben precisa, quella della lotta, senza alcun indugio.

Il libro, che ha come obiettivo quello di far luce sul movimento degli "Arditi del popolo" (antagonista allo squadristo fascista), usa come base di partenza Livorno per dare poi una descrizione a tutto tondo del clima che si viveva in quegli anni, esaminando quindi gli intrecci tra le varie fazioni proletarie che si vedono contrapposte all'affermazione crescente del fascismo, agevolato a sua volta da un progressivo benessere di carabinieri e forze di polizia fino al loro totale asservimento dopo l'insediamento di Mussolini

a Roma. L'autore, grazie a un minuzioso quanto esauriente lavoro di ricerca di fonti, narra di come sia nata l'organizzazione degli "Arditi del popolo", delle sue ragioni, della sua complessa composizione di anarchici, comunisti, socialisti rivoluzionari, repubblicani. Molti gli episodi che accompagnano il lettore in uno scritto denso di violenza e riferimenti storici, con una selezione di foto dell'epoca che ci presenta gli attori principali di quel tempo. Uno scritto che tuttavia, per quanto esigente dell'attenzione di chi ha tra le mani il testo, non annoia ma, all'opposto, rinvigorisce il buon lettore. Potremmo definirlo un percorso itinerante, che ci fa camminare nelle strade ove si svolgono agguati, ritorsioni, cortei funebri, solidarietà. Che ci porta a conoscere le targhe commemorative poste nei palazzi teatro o testimoni di omicidi politici.

Nella sua "introduzione all'anomalia" Marco Rossi pone l'accento sulla *necessità di ritrovare una memoria collettiva, fuori dal mito e dalla nostalgia, per riconoscersi nelle strade di un'umanità che voleva emancipare la propria vita. Ricerca storica, infatti, non può significare che spiegazione dal basso, che non è la spiegazione attraverso il più semplice, il più elementare e il più chiaro, ma il più confuso, il più oscuro, il più disordinato, il più votato alla sorte.*

In quest'ottica è rilevante pertanto definire come un autentico movimento in basso quello degli Arditi del popolo, senza gerarchie a dirigerlo, definita dai fascisti come "l'organizzazione che più ferocemente abbia combattuto il fascismo". Per chi ama la storia dimenticata "Livorno ribelle e sovversiva -Arditi del popolo contro il fascismo 1921-1922" è senz'altro un libro che deve far parte della propria libreria. Bè, che aspettate? Compratelo!

### Livorno clandestina



Con *Livorno clandestina -Un ventennio di opposizione antifascista 1923-1943* (BFS, 129 pagg, 14 euro), Marco Rossi dilata non solo il fattore tempo rispetto a "Livorno ribelle e sovversiva -Arditi del popolo contro il fascismo 1921-1922" ma -dopo un lavoro introduttivo-suddivide, intelligentemente, in capitoli le varie anime che si contrapposero al ventennio fascista, dando loro una voce propria e piena

di contenuti.

Le donne, gli anarchici, i comunisti, socialisti e repubblicani, nonché l'accanita resistenza di classe trovano i propri spazi nel testo, connotando le varie filosofie di pensiero in relazione alle conseguenti prese di posizione. Leggendo "Livorno clandestina -Un ventennio di opposizione antifascista 1923-1943" si riscontra l'abilità dello scrittore che non risiede solo nell'attento lavoro di ricerca ma anche -e soprattutto- nella volontà di approfondimento dei temi.

All'uopo è doveroso citare, considerato il luogo che si va a descrivere (Livorno) città da sempre definita "rossa", una riflessione di Marco Rossi, il quale pone un interrogativo rilevante: *all'ombra dei Quattro mori* (monumento identificativo della città livornese n.d.r.), *durante il Ventennio, prevalse l'avversione popolare al fascismo oppure vi fu un unanime consenso di massa verso il regime di Mussolini?* La risposta, complessa, rimanda ad un lavoro che indaga tra "i diversi periodi e le fasi del potere esercitato dal fascismo e, non secondariamente, le differenti idee di società e le pratiche agite dalle classi sociali, nei rispettivi quartieri e borghi."

Uno studio quindi degno di nota che se da un lato guida il lettore nelle vicende della città labronica dall'altro stimola chi legge a studiare a sua volta, ricercando su internet, fatti e personaggi (si cita ad esempio il caso del musicista e compositore Pietro Mascagni e della sua poco nota affiliazione al fascismo), mettendo in moto quindi un meccanismo di apertura della mente verso la conoscenza e, perché no, uno schieramento da una parte (o dall'altra) della barricata. Di notevole interesse anche la sezione "Livorno sui muri" la quale, oltre ad offrire episodi della quotidiana guerra civile tra fascisti e antifascisti, fornisce contezza anche delle varie strategie di opposizione.

"Livorno clandestina -Un ventennio di opposizione antifascista 1923-1943" ci accompagna sino ai bombardamenti francesi sulla città e provincia di Livorno, regalandoci nel finale ordini di servizio della Regia Questura e volantini della resistenza cittadina. Un lavoro complessivo esauriente e coinvolgente. Buona lettura. ■

**HENRY CHINASKI**

## ode a chi non ode (LIV)

*"gagliardi lavoratori che guidano colossali monumenti meccanici"*  
(dall'Editoriale di *In Marcia* n.1, novembre 1908)

ex informatica chiede un contributo al portale privata di proprietà, fa solo uno squillo

macchinista FSI patente munito a lato offresi del mercato del lavoro per buone condotte e pieno decoro ben si presta anche oltre il minuto

operatori di Assistenza con felpe AAA senza orari affittansi per colpe anche gravi da intestarsi di mancata coincidenza

alla mensa in fila insegnante salta il primo, insalata per secondo il dolce lo guarda solo a lungo

manutentore d'impresе (altrui) skilled e pollivalente ambienti caldi -muy-, che monti, tagli e saldi a tutte l'ore e poi rimonti nei ritagli (R esente) saldato finemese con ticket trovati ai saldi

oh trenini in vetrina, mai stanchi, scala N lavoratori sui banchi *pret-a-utiliser* di corsa; effigi sorridenti di coloro c'han perso le penne e latrine tutte d'oro per chi tiene la borsa

telelavorante di call-center bussa alla porta tirandosi a casa tutto il mondo in una sporta *new FAQed people* curano mali con gargarismi dal racket imboccati di manageriali anglismi

assalto alla diligenza (ora nel secolo ventuno) del prestatore d'opera, richiesto di nuova fedeltà, "non vi preoccupate, non costringiamo alcuno, nel vostro interesse presto il mercato lo farà"

in rete si possono reperire prodotti asiatici per impennare la prestazione dei locomotori vedete, non c'è mai stato niente per altri dolori non si lenisce il fato dei ricordi artritici



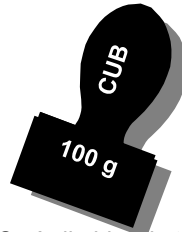
QUANDO HAI UN CONTAINER EVERGREEN NEL TUO TRENO AVVISAMI, PER FAVORE







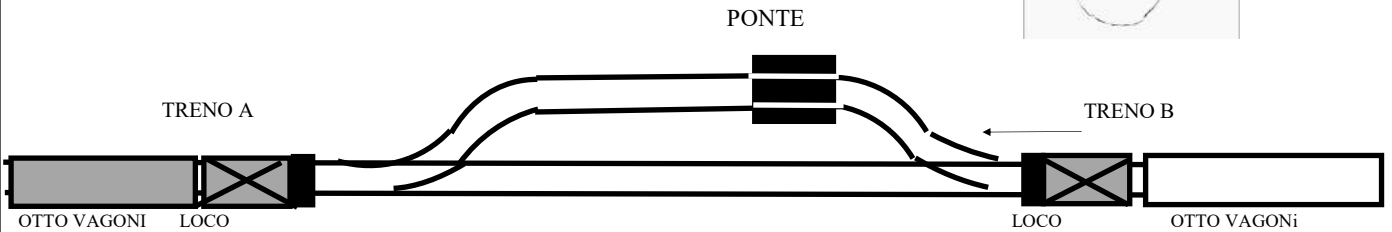
Il giornale satirico che vanta il maggior numero di minacce di querele.  
Minacciaci anche tu!



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.



## IL MITE MAX BRACCIA, MILONE E LO SCIOPERO



Il nostro ormai famoso Max è alla guida del treno A (Loco e 8 vagoni) e deve incrociare il treno B (Loco e 8 vagoni). Normalmente i treni circolano su quella linea con 3-4 vagoni, ma c'è stato uno sciopero e le composizioni sono raddoppiate. Il problema è che il binario deviato può contenere al massimo 1 locomotore e 4 vagoni. E non basta: c'è un ponte sul quale i locomotori non possono passare, solo i carri. Max è giunto alla protezione viene chiamato da Milone che gli dice: "hai fatto sciopero? E adesso ti trovi nei guai. Devi incrociare il treno B e vi tocca manovrare a tutti e due. Ho garantito al DCO che la manovra verrà eseguita in soli 11 movimenti. Altrimenti lui e io vi facciamo rapporto". E mette giù. Riuscirà il nostro Max assieme all'altro collega ad effettuare 11 movimenti in tutto?

Sappiate che:

- Per conteggiare i movimenti, ogni singolo movimento di manovra consiste in avanzamento o retrocessione; ogni volta che ci si ferma per cambiare direzione, agganciare o sganciare inizia un nuovo movimento. La ripartenza finale non viene conteggiata.

- Tra la testa dei treni e gli scambi c'è spazio per l'altro treno (Max si è fermato prima)



QUESTO E' IL CRUCITTO  
QUANDO FUMA LUI



QUESTO E' IL CRUCITTO  
QUANDO FUMANO LUI E L'ETNA

Trova le differenze

Coraggio e, se avete, dubbi, chiedete a Max, lui è felice di aiutarvi!

Come da errata corrige, nell'enigma del numero scorso i movimenti per un errore di battitura erano 18 e non 25!

Céciu 'u spaccanùci



Nenti sacciu  
ti leva d'impacciu

C'è-chi-è-nat  
**MAGISTER**

*Sta nel gruppo e tutto ascolta  
Se ti vede sguscia e svolta  
Poi ritorna sui suoi passi  
Ti tallona ovunque andassi  
Stai attento a non distrarti  
Il Magister è da più parti  
Sbuca fuori all'improvviso  
Zitto zitto ma preciso  
Prendi e fuggi  
Ieri e oggi  
Stai tranquillo poi ritorrima sgu-  
scia e dopo torna  
Poi ti guardi tutto intorno  
Che ti piaccia o non ti piaccia  
Del Magister non v'è traccia.*



GLI ENIGMI DI  
MASTROGUZZETTA

**TRASFERITO**



MA COS'E PAZZI!  
L'ETNA M'INCENE-  
RIRU! SUGNU NERU 'I  
FULIGGINI!

INDOVINA INDOVINELLO

Selva di Mezzomerico - Il giornalista **freecornaredolance** Mesiano ha rischiato la vita facendo un volo pauroso in bici per intervistare usando una pigna come microfono il comandante Max il quale si concede solo per quella volta in esclusiva per parlare di sé prima di sparire nella foresta in direzione del torrente dove ruberà le birre che il Cortuccio aveva messo al fresco poi il Cortuccio ha detto che non le ha più trovate ma secondo noi se le era sgoilate sul posto e ha dato la colpa a Max insomma per capirci non si saprà mai chi le ha bevute davvero tra Max e il Cortuccio.

Vogliamo sapere: A) che anno era, 2007, 2011, 2015? B) se l'ordine cronologico delle fotografie 1-2-3 è corretto

1

2

3





## ROBBY e PINTON

Manetti Roberto ...  
 “e chi è costui?”

Così avrei detto negli anni che succedettero alla mia entrata all'OGR di FI Porta al Prato, perché allora, 1987, in una officina di circa 700 individui potevi relazionarti con uno sparuto gruppo di persone o colleghi che per vicinanza di mansioni o frequentazione degli stessi ambienti diventavano tuoi interlocutori; per il resto vi era una massa indistinta che riconoscevi per il viso e frequentavano i loro colleghi con i quali avevano condiviso oltre dieci anni di lavoro ed io niente sapevo di loro

Ecco, per molti anni Roberto per me fu uno sconosciuto, uno che faceva parte del mondo dei manovali della branca 3, quelli cioè che non erano coinvolti nel lavoro diretto sul rotabile, ma erano i manovali delle mansioni accessorie, la logistica sotto le molteplici forme, dalla movimentazione delle carrozze all'approvvigionamento dai magazzini e dei reparti, lavaggi e lucidatura, fino alla pulizia dei reparti.

Ricordo che in branca 3 vi era un gran nucleo di ragazzi sotto i 30 anni, ed erano molto uniti e ciarlieri, spesso si portavano dietro una sacca sportiva per andare a fine lavoro ad allenarsi al DLF in via Paisiello, e che scavalcando l'avrebbero potuto raggiungere addirittura senza passare dal portone di entrata dell'OGR. Ecco, Roberto era parte della squadra che fu campione dell'officina, ma lo seppi in seguito.

Poi passando il tempo arrivò la grande riforma. I ferrovieri non sarebbero più stati manovali, i servizi non tecnici furono passati alle ditte d'appalto, e il lavoratore diventò l'operaio tutto fare, sia nelle mansioni puramente manuali che le più qualificanti. I manovali nella nuova veste furono smistati nei reparti, alcuni erano diplomati e lavorarono a seconda delle loro conoscenze. Manetti destinato ai falegnami, questa la vecchia nomenclatura perché sarebbe più giusto parlare di arredatori, cioè montatori di pareti e mobilio che in epoca di revamping erano di materiali sintetici e di legno spesso neanche l'ombra.

Occorre precisare che quando io entrai in officina si lavoravano molti tipi di carrozze, dalle cuccette con arredamento di tappezzeria (con quel tipo di letto non vi era un problema di zecche come invece è successo dopo la scelta di un guscio con il materassino in espanso), le carrozze tipo X che erano le più confortevoli delle FS, le piano



*Manetti seduto al centro a sostegno dei giovani*

ribassato sia di primo che di secondo tipo e la carrozze speciali, comprese quelle che erano state create per la famiglia reale, dei veri salotti gran comfort viaggianti. In seguito alle agitazioni dei lavoratori l'OGR fu convertita alla “modernizzazione” delle carrozze, cioè trasformare le vetture tipo X ex amianto che avevano i carrelli con freni a disco in cuccette con l'aria condizionata, operazione denominata Revamping dato che la nuova direzione di FS fiutava l'aria di privatizzazione europea, perciò anche Roberto fu arruolato tra i falegnami mentre io venivo destinato a vari reparti ma tutti diversi, per cui ci incontravamo quasi esclusivamente alla sede della CUB.

All'atto del trasferimento dell'OGR a Osmannoro, mentre io ero stabilmente impiegato come elettricista, Manetti prescelto in tale ruolo sia per le abilitazioni acquisite da molti anni, sia per una propensione ad essere presente la mattina di buon'ora, al contrario di chi scrive, venne impiegato nella squadra di manovra per alcuni anni fino al momento della cessione del lavoro a ditte appaltatrici; tale scelta ha una ragione puramente politica, comporta un aggravio dei costi e per molto tempo ha avuto ripercussioni sulla cadenza delle lavorazioni e solo ora che i tempi di percorrenza dei rotabili si sono allungati, pare aver trovato stabilità.

A quel punto Roberto fu assegnato agli elettricisti, che era il reparto più in sofferenza rispetto alle lavorazioni da eseguire, perché le manutenzioni approssimative se non addirittura manca-

te da parte delle officine che avevano accudito le carrozze “a salone”, anche chiamate MD (media distanza), hanno avuto un ruolo fondamentale nel far deflagrare i problemi agli impianti elettrici. Apro una parentesi riguardo ciò, perché quando io entrai all'officina in Firenze diventai pendolare in quanto la stessa era a circa un quarto d'ora dalla stazione di S.M.Novella, e questa tipologia di rotabile era in fase di immissione in rete, ma come io sono invecchiato anche il treno lo è, e posso dire con cognizione che se i veicoli venissero assistiti a dovere, al confronto di noi umani sarebbero sempre delle signorine, altro che pensionamento! Inoltre queste carrozze subirono alcune modifiche tipo l'installazione dell'aria condizionata, che vennero affidate dalle neonate strutture regionali a ditte private di “fiducia” così una volta arrivate all'officina FS di Firenze vennero al pettine gli errori di circuitazione con conseguente allungamento della fase manutentiva.

Manetti fu affidato al gruppo degli elettricisti (ve ne erano 2) in cui i vecchi erano quei ragazzi della branca 3 dell'87 (non ho mai capito se rimisero in piedi la squadra di calcio), Ragion per cui il nuovo lavoro risultò meno ostico ed i rapporti umani gradevoli. Lavorando io nell'altro gruppo di elettricisti (al loro capogruppo veniva l'orticaria se aveva a che fare con me) non abbiamo mai condiviso il lavoro, ma azioni ed opinioni sì, ed essendo il reparto di lavorazione carrozze sempre più sguarnito diventarono anche più

frequenti le occasioni di confronto su quello che accadeva, e poiché le prospettive per un operaio erano al ribasso sia nella società che nell'ambiente di lavoro, durante il 2020 non perdeva giorno che mi invitasse a dare le dimissioni per accedere alla pensione.

Così, ad un mese di distanza l'uno dall'altro, naturalmente lui prima per superiore anzianità, timbrammo l'ultima uscita dallo stabilimento.

Dopo questo "curriculum fabbrica" vi chiederete, ma insomma Roberto che tipo è, ed io posso solo dirvi alcuni aspetti, quelli emersi nella vita condivisa anche perché della vita privata non ama parlarne in pubblico: sicuramente non sopporta ingiustizie provocate da persone o regole di varia natura che profittando di una posizione dominante vessa chi aspetta risposte positive, infatti il periodo in cui fu rappresentante per la sicurezza (dei lavoratori naturalmente, RLS) penso che l'abbia vissuto male, e se percepisce una stortura si arrabbia senza nascondere. Circa la possibilità di risolvere le sorti dei poveri, io e lui abbiamo visioni diverse, Roberto crede che la lotta sindacale abbia la possibilità di migliorare la nostra condizione e la società, mentre io penso che senza un significativo cambio politico gli sforzi saranno vani. Però anche se non ha mai manifestato propensioni partitiche non è digiuno da conoscenze sull'argomento, anzi possiamo dire che ha una gran cultura di storia delle lotte operaie e delle basi teoriche, non solo marxiste; penso che abbia anche una buona cultura sia storica che filosofica e certamente è un gran lettore, forse

addirittura un divoratore di libri. Di più non saprei dire, perciò in coro auguriamo a Roberto Manetti una piacevole pensione, a rivederci alle feste della CUB

**Tiziano**

## PINO CHILLÈ

Pino Chillè - "Pinuzzu" in stretto dialetto lombardo—è in pensione. Macchinista a Smistamento, protagonista di tutte le battaglie del CoMU a Milano, venne poi trasferito a Reggio Calabria dove rappresentò l'Orsa. Quando pensavamo di essercene finalmente liberati, dopo un po' di anni ce lo siamo ritrovati tra i piedi, trasferito nuovamente al Nord e alla Passeggeri pure, più calabro di prima. Conoscendolo gli mettemmo alle calcagna un paio dei nostri per marcarlo stretto, sapendo che era passato al CAT. Tutto sotto controllo. Nel frattempo si intrufolò nelle nostre chat, dove tentò di fare proseliti, non sapendo che eravamo pronti ad affossarlo con attacchi concentrici ogni volta che apparivano le tre lettere (C, A, T) di cui sopra. È finito pure sul Cubetto... A Milano ha dato vita a una sorta di accademia della crusca calabra, introducendo avverbi nomi aggettivi qualificativi della Magna Grecia. Il dizionarietto è opera sua: grazie a lui tutti oggi sappiamo che significa una ceppa, beneamata-minchia, nci capitau, cabasisi, min-kiazza, cavaddu chi sura, stiddata m'bernu, un molione, cuttuni cughgia, cidduzzu...



*Tiziano Pinton prima di lasciare il lavoro per le montagne*

Adesso torniamo seri: volevamo elencare le opere di bene del combattente catonese, davvero in prima fila quando c'era da lottare e peraltro sostenitore del nostro giornale, ma pensiamo che la migliore cosa sia pubblicare una delle foto in cui appare al suo battagliero posto. Mentre ora è a Catona a osservare gli squali.

Buona pensione, Pinuzzu!

**CubRail Milano**



*1998. Protesta dei Macchinisti Uniti lombardi contro i licenziamenti di "Report", al binario 3 di Milano Centrale in corrispondenza del "gabbione". Pino è indicato con la freccia*



# RICONOSCERE I GUARDIANI DELL'ORDINE COSTITUITO

## Il sistema liberista padrone della concertazione nei trasporti

Vivere la quotidianità del lavoro nell'esercizio ferroviario rende quantomeno sconveniente provare ad incentrare il discorso contrattuale sulla critica unidirezionale. Beninteso, che il processo di degrado delle condizioni di lavoro sia da ascrivere all'indissolubile ticket aziendale-sindacale è inconfutabile, ma il rischio che si trasformi in una novella auto assolutoria, per il complesso dei lavoratori, è quantomai forte. Nel 2021, dopo alcuni decenni di questo sistema, non possiamo più permetterci di esaurire il disappunto maturato quotidianamente nell'invettiva; la rabbia tanto al chilo ci rende solo più deboli e, neanche tanto paradossalmente, quel sistema lo agevola, Sistema che prevede che il malcontento messo in conto si esaurisca nell'effimera fiamma del fuoco di paglia. Il "sono tutti uguali" seguito quasi sempre dal "d'ora in poi penserò a me" non solo non tange chi vorremmo attaccare ma ne certifica la vittoria. I contratti si susseguono costantemente a perdere ma l'importanza dei vincoli normativi è relativa davanti all'aspetto psicologico che, azienda e sindacati, tendono a curare maniacalmente giorno per giorno.

Non siamo al cospetto di chissà quali complotti o macchinazioni contro i lavoratori dell'universo ferroviario, semplicemente viviamo l'assunzione da parte di tutti gli attori in commedia-aziende e sindacati appunto- del più scarso concetto economico neoliberista. Né più né meno. Che poi il tutto sia stato diluito negli anni ed accompagnato da una asfissiante propaganda disorientante è solo un preciso protocollo che, nei settori originariamente meno deboli, viene applicato per raggiungere il risultato se non col favore delle folle quantomeno senza eclatanti colpi di mano. Nell'agio delle ultime conquiste del lavoro (purtroppo ormai lontane) la scure delle privatizzazioni ha colpito, seppur senza apparente veemenza, l'intero assetto ferroviario europeo, con più o meno invasività fra un paese e l'altro. Le parole d'ordine dell'efficientamento produttivo, del miglioramento del servizio e della con-

correnza virtuosa hanno creato, tramite strutture regolatorie europee e nazionali (ANSF ora ANSFISA per l'Italia) che in realtà emana *principi* ma delega alle Imprese Ferroviarie l'autoregolamentazione (non esagerate ma fate un po' voi...), le condizioni affinché la sicurezza del trasporto sia sempre rapportata alle economie produttive. Su questa base, tipicamente liberista, i governi succedutesi hanno innestato, al solito grido del "ce lo chiede l'Europa", una liberalizzazione selvaggia soprattutto nel settore merci, senza tuttavia trascurare il trasporto passeggeri tramite lo spaccettamento del Gruppo FS, l'ingresso di Italo e le società ibride nel Trasporto Regionale (Trenord e Tper ad esempio). La tavola così bandita, di benefici collettivi ne ha portati ben pochi essendo fondamentalmente un sistema per drenare i soldi pubblici gestendoli in maniera privatistica convogliandoli in un enorme indotto fatto di esternalizzazioni, appalti, sub appalti e via di questo passo. La cresta, purtroppo legale (ma sempre meno), è demandata poi all'abbattimento del costo del lavoro. E qui il suddetto sistema delle esternalizzazioni e degli appalti diventa la leva perfetta. Sembra purtroppo un discorso retorico perché, con le dovute specificità, è la stessa impalcatura utilizzata per demolire la sanità pubblica, la scuola pubblica e i servizi sociali in genere. Il difetto di questo sistema è sempre stato quello di essere tanto semplice quanto evidente, per questo fin dagli albori è stato accompagnato da campagne "informative" strumentali e finalizzate all'accettazione dello status quo, prima denigrando il cosiddetto "pubblico", poi magnificando i vincoli esterni (l'Europa sana e onesta che cura i nostri difetti) come panacea per tutti i mali e -infine- accompagnando la disillusione collettiva con la teoria della paura volta ad agevolare lo scambio diritti/lavoro. Abbiamo divagato rispetto all'oggetto? Purtroppo no. No perché dinamiche che ascoltavamo stancamente in rari dibattiti, o si potevano leggere all'interno di scritti "pallosi", ce li ritroviamo come sfondo della nostra condizione lavorativa.

Basta leggere gli ultimi vent'anni di comunicati sindacali per cogliere la sempre maggiore assenza di rivendicazioni che non siano dettagli di routine messi in campo apposta per tenere in piedi la trama. Basta soffermarsi sull'omologazione dei lessici stessi fra azienda e confederali, basta aprire gli occhi sul loro rifiuto, quasi spontaneo, verso le vertenze vere e verso qualsiasi iniziativa che può mettere a repentaglio "la produzione", basta ragionare sul perché sono ermeticamente refrattari all'interlocuzione aperta fra lavoratori. Basta vedere gli appuntamenti di rinnovo contrattuale senza proposta ma solo *a vedere le carte* aziendali per ricavarne la cornice dove operare eventuali smussature ma sposandone in pieno l'impianto modificatorio a ribasso. Basta vedere i silenzi complici sulle riorganizzazioni, grandi e piccole, per evitare imbarazzi e poi ratificate d'ambly con i CCNL che sottoscrivevano i piani industriali (così fu per esempio per l'iniziale divisionalizzazione). Basta vedere i comunicati lanciati in basso di belligeranza da parte delle strutture periferiche, sempre da loro presidiate, finite nella miseria della raccolta dei sì compatti ai referendum. Basta vedere l'aperta gestione separata dei problemi, fino all'individualità, in modo che non si inneschino pericolose linee comuni tra lavoratori di discussione e reazione, oltre il territorio o la mansione. Trattare le insofferenze a lavoro come peculiarità personali, per le quali la tessera giusta dischiude la soluzione personalizzata. Basta, infine, rendersi conto che l'aver inanellato una lunga serie di contratti a perdere è solo l'ultima foto di un album che vede da decenni azienda e sindacati firmatari percorrere un'unica e retta via verso i veri risultati che il sistema concertativo si è fermamente posto: anebbiare lavoratori e utenti di supercazzole accattivanti per rendere il trasporto ferroviario un grande bancomat per aziende e cooperative varie. Ciò risucchiando la grandissima parte dei lavoratori nelle secche degli appalti mentre chi ancora si crede "non toccato" in realtà si sta solo mentendo rifugiandosi, a volte inconsciamente, nel senso di adattamento al meno peggio che certifica la sconfitta di chi non vuol vedere. E il peggio prossimo venturo. ■





**CUB** Rail

WOBBLY   
Giornale di collegamento tra i ferrovieri

Nella stazione di Ternopil' regnava una confusione indescrivibile. Da un lungo treno militare scendevano i soldati con in mano le teiere di stagno che correvano verso il *kipijatok* scontrandosi con una colonna di fanti diretti a un altro treno. Gli ufficiali imprestavano mentre si facevano largo con il piatto delle spade. Le locomotive fischiavano come pazze, squilli di tromba richiamavano gli uomini ai vagoni. Alcuni esitavano, indecisi se andare avanti o indietro, altri correvano. Attorno ai serbatoi di acqua calda stazionava una ciurma vociante; nuvole di vapore salivano sbuffando dai rubinetti. Centinaia di contadini, profughi polacchi, moldavi, ungheresi, indifferenti e perplessi, indugiavano sulla pensilina, accovacciati tra i loro fagotti e i materassi arrotolati: durante la ritirata i russi stavano infatti sterminando ogni essere vivente nella regione distruggendo case e raccolti. Il capostazione, assediato da una calca rumorosa di militari che mostravano i lasciapassare e chiedevano l'orario dei treni in partenza, si sbracciava impotente. Quando la sentinella armata davanti all'ingresso cercò di bloccarci noi tirammo dritto. Il soldato accennò a puntare l'arma e a fare un passo avanti, poi si fermò indeciso, urlò qualcosa a proposito dei lasciapassare, ma noi lo ignorammo. A Ternopil' sarebbero potute entrare centinaia di spie.

JOHN REED, 1915

TERNOPII'





## PER UN RINNOVO CONTRATTUALE DAL BASSO RIPARTIAMO DA DOVE ERAVAMO RIMASTI

Il periodo della pandemia ha accentuato i meccanismi di delega alla rappresentanza titolata. Con la scusa dell'emergenza ha perfino tenuto sotto scacco la reattività dei lavoratori davanti alle trasformazioni introdotte nel mondo del lavoro, cambiamenti che rischiano di avere una ratifica contrattuale. Del resto il CCNL non è solo la raccolta delle condizioni dello svolgimento del lavoro ma anche la gestione del trasporto su ferro e degli assetti aziendali con cui ciò avviene. È il momento che tutti i lavoratori del mondo ferroviario prendano parola e dicano la propria opinione su cosa vogliono con questo prossimo rinnovo. Presentarsi con una propria piattaforma, tanto nel generale che dei settori.

***contratto unico per tutti le imprese  
riduzione dell'orario di lavoro a 36 ore a parità di salario  
reinternalizzazione delle attività e eliminazione del precariato  
sicurezza del trasporto, sicurezza sul lavoro e sicurezza del lavoro  
umanizzazione dei turni  
reale democrazia sindacale***

Già nel 2016 assemblee spontanee in giro per l'Italia permisero di comporre una piattaforma articolata di rivendicazioni partecipata e fu l'argine ai peggioramenti che le controparti volevano introdurre. Quella piattaforma è ancora valida in quanto frutto del lavoro di base di allora. Invitiamo i lavoratori ad organizzare a breve assemblee nei posti di lavoro o per settore allo scopo di discutere i capitoli del CCNL a partire da quella piattaforma (scaricabile qui:

<http://cubferrovie.altervista.org/wp-content/uploads/2021/03/PIATTAFORMA-RIVENDICATIVA-CCNL-2016.pdf>)

che è certamente aperta a modifiche ed aggiornamenti. Crediamo che spetti ai lavoratori, senza mediazioni, esprimersi su quali condizioni sia necessario impostare le modalità di lavoro e strutturazione del trasporto ferroviario.

Imprese private e comparti del gruppo FS, attività ferroviarie e appalti.

Per interagire: [assembleeccnlferrovie@gmail.com](mailto:assembleeccnlferrovie@gmail.com)

19 marzo 2021

**Ferrovieri attivisti di base CUBt-SGB-USB**