

WOBBLY



anno XIII numero 70 aprile 2022

Giornale di collegamento tra i ferrovieri

CUB *Rail*

WOBBLY

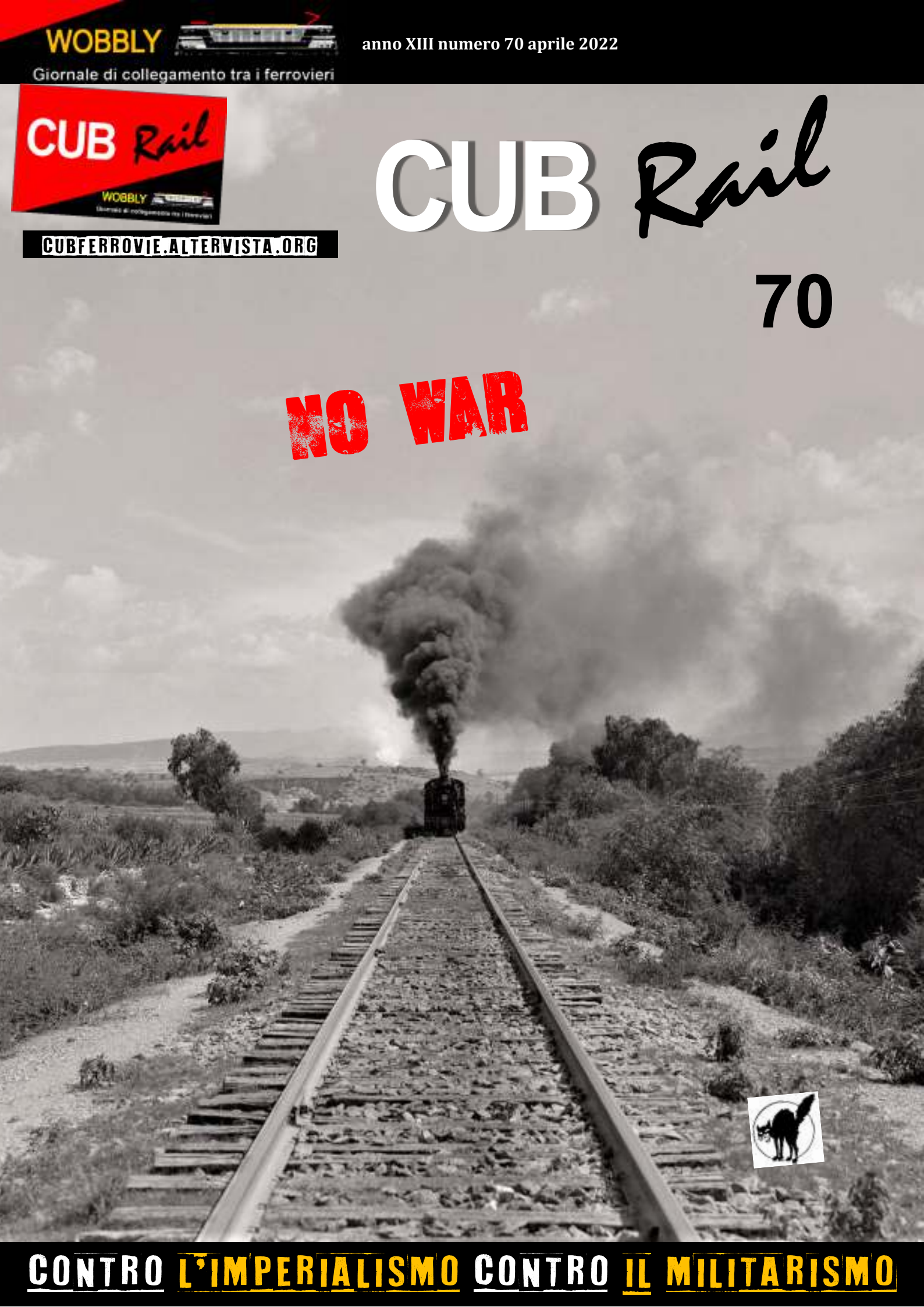
Giornale di collegamento tra i ferrovieri

CUB *Rail*

CUBFERROVIE.ALTERVISTA.ORG

70

NO WAR



CONTRO L'IMPERIALISMO CONTRO IL MILITARISMO

BUONASERA SIGNORE E
SIGNORI E BENVENUTI
**ALLA FINALISSIMA DEI
CAMPIONATI CONFEDERALI!**
UN INCONTRO MOZZAFIATO
TRA DUE TEMIBILI COLOSSI:
AZIENDA E SINDACATO!
ECCO SUBITO UN CLASSICO ATTACCO
AZIENDALE: LE FAMIGERATE
"STIRATURE CONTRATTUALI" CHE MI
PROCURANO DUE COSTOLE ROTTE E
DIVERSE COMPLICAZIONI ALLA SPINA
DORSALE! MA LA RISPOSTA DEL
SINDACATO NON SI FA ATTENDERE
CON LE FORZATURE SPEZZA-OSSA
CHE ANNIENTANO LE ARTICOLAZIONI!
CHE MATCH SIGNORE E SIGNORI!
SPERO DI ARRIVARE ALLA FINE DEL
MIO TURNO PER POTERVELO
RACCONTARE TUTTO....



Marchio

INDICE



- 2** LA VIGNETTA DEL MARCHIO
- 4** EDITORIALE NON È L'UNICO MONDO POSSIBILE
- 5** OGGETTI MISTERIOSI. LE ASTRATTEZZE DELLA FERROVIA PROFONDA. LA TELA DI PENELOPE—GLI INSIDER FIGHTERS
- 7** CRHONICUB ITALIA
- 9** CRHONICUB MONDO
- 10** UN ALTRO CCNL CHE SGUAZZA NELLA MEDIOCRITÀ
- 11** RINNOVO CCNL AF 2022. UN NUOVO BIDONE PER I FERROVIERI
- 12** NO WARS! ESSERE ANTIMILITARISTI OGGI PER AVERE UN FUTURO DOMANI
- 15** LUTTI NOSTRI. MICHELE MICHELINO
- 16** I RISULTATI DEL QUESTIONARIO PER IL PERSONALE MOBILE SUL RINNOVO CCNL (A CURA CMC)
- 18** DAGLI IMPIANTI FIRENZE: È STATA TUA LA COLPA, ALLORA DESSO CHE VUOI? CMC, COMUNICATO DI FINE SCIOPERO. SASSARI, DA BRUNO
- 21** IL REPECHAGE DEL CAPOTRENO E ALTRE COSE
- 23** ANCORA UN ATTACCO AL RUOLO DEL CAPOTRENO
- 24** LUTTI NOSTRI
- 25** ODE A CHI NON ODE OMBRE ROSSE

26 INSERTO NOTE DI LAVORO FERROVIARIO DALL'AMERICA



- 29** APPELLO PER LA SOTTOSCRIZIONE SPESE LEGALI
- 30** COME CAMBIA LA GIURISPRUDENZA DOPO LE MOTIVAZIONI DI CASSAZIONE SU VIAREGGIO
INTERVISTA ALL'AVVOCATO GABRIELE DALLE LUCHE
- 34** TRATTAMENTO MAASTRICHT: TRENT'ANNI DI ANESTESIA
- 36** PENSIONAMENTI
- 41** ADDIO A VALERIO EVANGELISTI
- 42** RUBRICA MUSICALE LOUDER THAN MUSIC
- 44** RUBRICA LIBRI HENRY CHINASKI BOOK SECTION
- 45** *STORICO.* BONOMI E LO SCIOPERO FERROVIARIO A ROMA CONTRO I FASCISTI DEL 1921
- 47** *STORICO.* CENT'ANNI FA L'UCCISIONE A MILANO DI EMILIO CORAZZA
- 48** *STORICO.* L'AUTOCRATE DI CALTANISSETTA
- 49** *IL CUBETTO*
- 51** LA NOSTRA BANDIERA NEL MONDO
- 52** HOBO, DA L. R. LIVINGSTON

COPERTINA

WOBBLY
Giornale di collegamento tra i ferrovieri

Foto di Víctor Hand. In questa immagine immortale del 10 giugno 1964, la locomotiva KR-2 N de M 2138 Baldwin Locomotive, in servizio dal 1921, sbuffa alla testa di un piccolo treno merci, dopo aver percorso circa 3+500 km dalla sua partenza (Tula Hidalgo). Affronta una salita del 20 per mille.





NON È L'UNICO MONDO POSSIBILE



A

dispetto dell'inflazione di esperti occasionali che, a beneficio altrui, provano a battezzare ogni evento con l'acqua putrida del qualunquismo strumentale, gli eventi che imbrattano l'oggi seguono una sottile linea comune. Dal più evidente al meno conosciuto, dal più tragico al più ordinariamente iniquo mostrano evidenti storture democratiche e sociali e, proprio per questo, subiscono la repressione intellettuale per mano della superficialità imperante. La prima vittima è l'analisi dei fatti, con il necessario corollario di azioni, reazioni, collegamenti, analogie fra accadimenti solo esteriormente dissimili ma invero profondamente apparentati. Bastano spesso semplici approfondimenti, ben lontani dal calderone complottista dove le verità e le semplici ipotesi vanno malauguratamente a braccetto, le une oscurate dagli attori interessati all'estorsione del bene collettivo e dei diritti, le altre talvolta unica reazione scomposta e -fatalmente- inconcludente. Un solco sempre più profondo che inghiottisce tutto ciò che la cronaca propone e rilancia l'inconfessato (ma

evidente) mantra del monopolio decisionale senza reale delega democratica. Così la tragedia della guerra viene cinicamente indirizzata il più lontano possibile dalle necessarie riflessioni propedeutiche a soluzioni che ripristinino la pace, per mostrare senza alcuna vergogna gli evidenti interessi che carsicamente emergono ad intervalli regolari in ogni parte del mondo. Appare evidente dalla cronaca, per non parlare della storia, che la corsa all'arma sia molto più praticata della corsa alla pace. Non è lesa pietà, se ci sta realmente a cuore la salvaguardia di popoli e relativi territori, denunciare le spinte imperialiste che si avvitano fra loro rilasciando solo sangue e povertà e che si autoalimentano imponendo nel discorso pubblico i loro concetti fondanti: armi, profitti, potere, deregulation! Troviamo altro nel dibattito pubblico occidentale? Nient'altro. Tutto si traduce in appelli al riarmo e nella corsa alle sanzioni economico/finanziarie (con relativi sacrifici sociali), come se la pace e la stabilità si possano conquistare con le esacerbazio-

ni. Fight fire with fire. Che non debba funzionare così è lapalissiano ma altrettanto lapalissiano è che il mondo al contrario che ci ospita proprio così funziona. Gli equilibri portano stabilità ed una solidarietà fra popoli che è fumo negli occhi per le spinte imperialiste ben sostenute dalle fameliche bocche da profitto che tutti conosciamo. Perché ben poco si risolve nei teatri di guerra che, a ben vedere, sono poco altro che l'ennesimo vento in poppa per destabilizzare gli assetti sociali, leva per strette e rinnovo di posizioni dominanti. Ciò che conta per chi conta è molto più prosaico rispetto agli orrori che ci passano sotto gli occhi, immagini che non abbiamo il coraggio di legare alla quotidianità quasi fosse un sacrilegio. Pena poco praticata dai decisori politici servi del potere economico-finanziario. Proviamo quindi il ragionamento spiccio. Le armi come sacrificio collettivo per la pace sottendono la stessa menzogna della precarietà necessaria a salvare il lavoro, le spinte sovranazionali (fattore non nuovo) portate a soluzione collettiva di ogni tipo di instabilità hanno comune matrice strumentale del degrado che rompe il legame di rappresentatività fra cittadino e governo e, a cascata, fra il lavoratore e la sua rappresentanza (tra l'altro facile riferimento diretto alla nostra realtà lavorativa). Tutto fuorché iperboli, anzi connessioni spontanee e concrete. Basta cercarle. L'imperialismo liberista si declina ad ampio spettro pervadendo ogni sfaccettatura della nostra vita, essere teoricamente in pace non significa non alimentare guerre per procura, così come avere un lavoro non significa poterne disporre per se e per la collettività. Schema identico, solo diversi i livelli. Volendo partire dal basso, da ciò che possiamo toccare con mano, è evidente come la rottura del legame rappresentativo segni, in progressione, il vulnus principale: il sindacato istituzionalizzato, per legge e per definizione, è sordo alle rivendicazioni della base essendo funzionale alle esigenze imprenditoriali, in buona compagnia delle istituzioni politiche, alle quali una falsa e perenne necessità di stabilità (una crisi si trova sempre) garantisce di disporre del potere teoricamente democratico e -sempre teoricamente- vincolato a periodico rinnovo elettorale. E così, di seguito, gli Stati si concedono -nelle forme ritenute più opportune dal dominus- come moderni vassalli. Circolo vizioso. Da queste sabbie mobili emerge l'ultima metastasi della rappresentanza democratica violata sotto forma dell'uomo forte, altra arma di depauperamento sociale. L'uomo forte è ormai figura duplice al servizio del bisogno del momento: catalizzatore di colpe indicibili quando c'è da spingere le comunità a trattare in modo superficiale problemi complessi (il pazzo che provoca guerre, l'inconsciente che non si accontenta di analisi da protocollo) oppure entità alla quale affidare senza dubbi la propria potestà democratica (i puntuali governi di

solidarietà nazionale). Esempi emulati in ogni ambito sociale, soprattutto nel mondo del lavoro, quando il sistema prevede l'imprenditore che offre interessato paternalismo in cambio di reverenza e subalternità totale o il sindacato consociativo che offre miraggi di protezione personale in cambio del riconoscimento indiretto del proprio agio. Il tutto santificato da una legislazione calzante e agevolato dalla crescente disaffezione collettiva. È quest'ultima l'ulteriore parola chiave, l'ingranaggio principale che muove il sistema. Frustrazione e disinteresse sono i prodromi della delega in bianco che uccide la partecipazione dal basso, unica medicina contro questo stato di cose. Proprio su questo punta da decenni l'oligarchia padronale per ridicolizzare ogni dissenso sui luoghi di lavoro e per stratificare politiche governative tese a sostenere un sistema economico di chiaro stampo feudale, fino ad oscurare l'orizzonte con l'affermazione del sistema socio-economico attuale ad *unico mondo possibile*. Sovvertire questo stato di cose è tutt'altro che semplice proprio perché ci condiziona quotidianamente in ogni sfera sociale ma, paradossalmente, mostra la sua evidente dipendenza dal *consenso*. Che sia estorto col ricatto del bisogno di lavoro o immeritato trasformando, ad esempio, l'astensione in semplice danno collaterale, dal consenso il sistema descritto non può prescindere. E quindi conseguente che la rivalsa degli interessi collettivi sulla pericolosissima concentrazione del potere e delle risorse in poche ciniche mani non può che passare dalla critica costante di ogni stortura democratica, rifiutando intermediazioni interessate che indirizzano al disinteresse fatalista e su questo costruiscono non l'unico mondo possibile ma l'unico mondo su misura per gli interessi di pochi. ■



OGGETTI MISTERIOSI 14

le astrattezze della ferrovia profonda: *La tela di Penelope*



Chi pensa che Trenitalia e sindacali firmatari racchiudano il loro orizzonte fra scartoffie e vacue riunioni si sbaglia. Un'apprezzabile umiltà d'animo nasconde l'alta ispirazione del loro operato quotidiano. Noi lavoratori secolarizzati dallo scorrere materiale della quotidianità faticiamo a cogliere nelle loro opere la raffinata emulazione dell'epico stratagemma di Penelope. La tela si tesse alla bisogna intrecciando fili ormai usurati: logistica, pasti, ferie, visibilità turni. Come Penelope al tramonto i nostri mostrano a scadenza annuale il solito accordino che non accorda nulla se non la prospettiva di incontri nazionali e poi territoriali e, come ella usava fare, dis fanno notte- tempo la tela rendendo questi incontri solidi e risolutivi come ghiaccio sul fuoco. E intanto l'Ulisse aziendale ha agio massimo nel proseguire il viaggio a suo piacimento. Da riconoscere, alla stregua della coriacea Penelope, la pazienza ed il metodo nel riporre nel cassetto l'accordo e riproporlo puntualmente con la cura di cambiare la data. E riparte il ciclo di tessitura e disfaccimento, tecnica finora vincente d'illusionismo sindacale. Il trucco è scoperto da decenni ormai ma si regge sull'omissione di una ferma reazione all'inganno. ■

OGGETTI MISTERIOSI 14 bis

le astrattezze della ferrovia profonda: *Gli insider fighters*

La stanca liturgia sindacale vive in questo periodo uno dei momenti senza dubbio più interessanti. Momento impreziosito da mille sfaccettature diverse di corpo e anima, centrifuga di intendimenti e virtuosi slanci per un futuro luminoso. È il periodo del nuovo contratto, acme della pochezza. Comunque momento per pochi, dove il vero sindacalismo firmatario mostra i suoi migliori elementi, campioni del pensiero camaleontico. Duri i mesi pre-contrattuali dove delegati e attivisti mordono il freno su consegna del silenzio, facce intrise di speranza da mostrare al lavoratore delegante e scrollate di spalle alle richieste di informazioni. Costernata omertà. Il parto dell'intesa li vede invece in veste eclettica di apparenti critici all'indifferenza *dei nazionali* alle rivendicazioni dal basso per reinventarsi con prontezza a profeti del *poteva andare peggio* con accenno ammiccante all'aspetto economico (*comunque c'è l'adeguamento di stipendio*) ed un puntualizzante sunto dei *benefit* concessi. Critico realismo. Il livello si alza nella fase referendaria, sceneggiatura complessa dovendosi reinventare senza apparente scorno da critico a sostenitore dell'approvazione; prova non per tutti. Surrealismo d'autore. Passata la nottata contrattuale sorge il tiepido sole del rinnovo RSU/RLS, sempre più accogliente retrobottega per variabili sensibilità. Scemata da anni, e per apposito accordo, qualsivoglia fremito competitivo/programmatico, non resta che la rassegna delle personalità in campo. Fra le solite comparse ingaggiate per occupare un posto conto segreterie regionali (*me lo hanno chiesto*), i reduci del nulla che provano l'armistizio (*ora voglio pensare a me*) e gli anonimi riempitori lista di complemento (*tanto mica voglio essere eletto*) spiccano i puntuti *Insider fighters* (*voglio stare ai tavoli per cambiare le cose da dentro*). La riuscita rimarrà mera ipotesi di scuola e i tenutari sindacali -teoricamente bersaglio del cambiamento- sono invece ben felici d'ingaggiarli in attesa che il fascino del combattente produca puntuale nuove tessere, beffardamente benzina per fermare ogni cambiamento. Ben presto l'Insider fighters smetterà sdegnato la mimetica svelando il sottostante doppiopetto. E la recita continua.. ■



CrhoniCUB

ITALIA, TICINO E GRIGIONI

28 FEBBRAIO, SEREGNO, SVIO IN MANOVRA



Durante la manovra di un treno merci la colonna finisce contro il paraurti ed avviene lo svio di carri trasportanti bobine. Feriti lievi macchinista e manovratore.

11 MARZO, MILETO, PRINCIPIO D'INCENDIO A UN TRENO MERCI



Alle 12.30, per un problema all'impianto frenante di un carro in composizione a un treno merci trasportante bramme d'acciaio, si sviluppa un principio d'incendio. Interrotta la linea Battipaglia-Reggio C., intervento dei VvFf.

19 MARZO, PIANORO, URTO IN CORSA

Nella prima mattina sulla tratta Bo-Fi il portellone di un carro di un merci in transito si apre mentre sul binario dispari sta transitando il Treno Notte 295, sventrando la porta di una vettura e danneggiando il locomotore. Nessun ferito. Il treno procede con limitazioni fino a Firenze, poi viene soppresso.



L'urto di Pianoro

23 MARZO, ATTACCO HACKER

Un attacco hacker alle FS provoca seri danni ai sistemi informatici che si ripercuotono per più giorni. Colpiti in particolare il sistema Viaggiatreno e le piattaforme per le prenotazioni. Il direttore generale dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale, Baldoni, parla senza mezzi termini di "attacco di matrice criminale", evidenziando le falle nelle protezioni dei sistemi.

28 MARZO, FERRARA, INCENDIO



Prima delle 22, all'altezza di Pontelagoscuro, si sprigionano fiamme da un vagone carico di bottiglie, in composizione a un treno merci in viaggio verso Ferrara. I residenti avvisano i VvFf, il treno arriva a Ferrara con fiamme altissime e si verificano cinque esplosioni. Incendio domato in un'ora e mezza.

8 APRILE, LATIANO, SCONTRO AL PL

Nel tardo pomeriggio il treno regionale Taranto-Brindisi investe un TIR rimasto tra le sbarre del PL. Nessun ferito.

7 GENNAIO 2022, SUZZARA, SVIO

Alle 18.20 viene interrotta la linea Genova-Ventimiglia per danni causati dal forte vento, che ha divelto lamiere finite sui binari.

9 APRILE, ROMA, URTO

Urto in manovra ETR 1000.

12 APRILE, NAPOLI, VOLTA SFONDATA

Alle 12 la linea Metro 2 Napoli Gianturco - Villa Literno viene interrotta per la caduta di un cavo elettrico finito su un convoglio; a causare la caduta il "buco" accidentale di una trivella che operava in superficie, sopra la volta. Cinque feriti lievi.

12 APRILE, VILLA SELVA, PARAURTI SFONDATO

Un merci, probabilmente in fase di manovra da ditta esterna, sfonda il paraurti. Danni, nessun ferito. ■



Torino...

CrhoniCUB

MONDO



RD CONGO

STRAGE DOPO IL DERAGLIAMENTO DI UN TRENO MERCI



Il bilancio dell'incidente ferroviario accaduto il 10 marzo nel sud-est della Repubblica Democratica del Congo è di 75 morti. Un treno merci SNCC ha deragliato alle 23.50 locali, su di esso viaggiavano "diverse centinaia di clandestini". "Alcuni dei corpi erano ancora intrappolati nei carri che erano caduti nel burrone". Il treno era composto da 15 vagoni, 12 dei quali erano vuoti. Proveniva da Luen, in una provincia vicina, destinata alla città mineraria di Tenke, vicino a Kolwezi, capoluogo della provincia di Lualaba nel sud della Repubblica Democratica del Congo. Il disastro è avvenuto vicino al villaggio di Buyofwe, a circa 200 km da Kolwezi, "in un luogo dove ci sono burroni", in cui sono precipitati sette dei 15 carri.

"La mia squadra sta lavorando duramente per liberare la pista entro lunedì", ha aggiunto Manyonga. Non ha detto come fosse avvenuto l'incidente.

Un altro funzionario provinciale, Jean-Serge Lumu, ha detto ai giornalisti che "sette corpi sono stati recuperati dalle famiglie, altri 53 sono ancora sul luogo dell'incidente".

I deragliamenti dei treni sono comuni nella Repubblica Democratica del Congo, così come i naufragi di barche sovraccariche sui laghi e sui fiumi del paese. A causa della mancanza di treni passeggeri o strade percorribili, le persone usano i treni merci per percorrere lunghe distanze.

Il 2 aprile si è verificato un secondo incidente del tutto simile, stessa dinamica: 7 i morti.

UNGHERIA

SCONTRIO AL PL TRA AUTOMOTRICE E CAMION, CINQUE MORTI



Il 5 aprile un camion che non ha rispettato i segnali di arresto ha attraversato un PL a Déli utca scontrandosi con un'automotrice che poi si è ribaltata. Le vittime erano sul camion. ■



Tequila (Messico), aprile.

Un treno merci investe un camion carico di birra, gli abitanti si precipitano a far incetta di lattine

UN ALTRO CCNL CHE SGUAZZA NELLA MEDIOCRITÀ

Brutalmente: ma per conto di chi lo hanno firmato questo rinnovo? Domanda che solo il doppio strato di ipocrisia che regna in ferrovia può far sembrare strana. Partiamo dai dati. Non si hanno notizie di assemblee preliminari aperte a tutti i lavoratori, non si hanno notizie di piattaforme rivendicative, nessuna informazione circa la progressione delle *trattative*, le mille criticità normative (che hanno provocato scioperi e riempito tonnellate di carta) neanche prese in considerazione, un adeguamento salariale (neanche vicino all'inflazione) dilazionato e pure spacchettato fra i benefit ed Eurofer. Oggettivamente parliamo del nulla e, quindi, mai domanda fu più attuale, tutt'altro che strana. Ad onor del vero non è la prima volta che succede ma in questa occasione il tutto si è svolto con estremo e francescano pudore. Bocche cucite, facce avare di indicazioni e poi -come d'uso- d'improvviso arrivano i pdf saturi di affrettate firme. Tutto teoricamente scandaloso essendo la negazione stessa del concetto di rappresentanza ma tutto perfettamente confacente allo status di sindacati burocratizzati che traggono il loro mandato dalla blindatura normativa (Accordo sulla Rappresentanza) e dagli impavidi che ancora li mantengono pagandogli una tessera, pochi o tanti che siano gli iscritti. Per il resto la realtà dice che il rinnovo contrattuale non è materia sulla quale ci devono mettere bocca i lavoratori, ci pensano loro a firmarlo ritirandosi poi nelle comode agibilità mentre, ora sì, entriamo in campo noi lavoratori a sorbircelo non prima che ci abbiano spiegato cosa dobbiamo pensarne. Già battezzato come contratto ponte, le sue scarse pagine recitano strategicamente di vacanza contrattuale, premio di produzione e aumenti. Inspiegabile? Non propriamente. Ogni cosa ha una sua chiave di lettura e il non aver affrontato le urgenze (non in senso temporale visto che proliferano da anni) ha doppia spiegazione: di metodo e di merito. Entrambi gli aspetti sono indagabili compiutamente solo inquadrando senza veli la realtà. Il metodo non può né sconcertarci né coglierci di sorpresa perché, oltre che essere quanto mai evidente, lo scollamento fra sindacati firmatari e lavoratori è perfettamente teorizzato nello stesso Accordo sulla Rappresentanza. Regole che prosciugano definitivamente le già esigue potenzialità delle RSU trasformandole in comodi strapuntini buoni all'occorrenza per personali arrampicate. Le esigue forze genuine che albergano in qualche sparuta casella sono ben neutralizzate nel tempo dal primato sancito a favore delle segreterie regionali e nazionali firmatarie. In definizione scientifica desertificazione della rappresentanza. Su queste basi la questione del merito è presto spiegata: l'impalcatura prevede che le relazioni industriali seguano percorsi lontani dai luoghi di lavoro quindi in territori dov'è l'azienda a dettare la linea. E, da che mondo è mondo, la linea aziendale non può essere commestibile per la platea dei lavoratori per ovvie ragioni di divergenza di interessi (non esisterebbero i sindacati altrimenti). E' quindi superfluo cercare i motivi per i quali i firmatari non hanno coinvolto la base ignorando una piattaforma rivendicativa nata dalle assemblee autoconvocate già nel 2016

e, purtroppo, sempre più attuale. Semplicemente, come dicevamo, è l'azienda a dettare la linea e gli elementi da discutere. Ripartendo da questo assunto una semplice constatazione ci porta a chiederci il perché l'azienda non ha ritenuto opportuno addentrarsi su quello che concerne l'orario di lavoro (e annessi vari), rimandando evidentemente la loro trattazione al prossimo rinnovo. Probabilmente la miglior risposta a questo quesito è rovesciarne la formulazione: l'azienda ha ora convenienza nel ritoccare la normativa di lavoro? In effetti non molta ed è facilmente spiegabile con un minimo di ragionamento e prendendo ad esempio, per vastità di argomenti, la normativa per il Personale Mobile. Prevedere un solo agente PdA anche sui treni a media e lunga percorrenza? Fuori dalle norme attuali ma già succede, raramente ma succede. Ridurre i riposi giornalieri ai minimi di legge (11 ore)? Succede ripetutamente come contropartita per *sistemarsi* a causa dei turni invivibili. Eliminare il diritto al pasto magari monetizzandolo? Accordo già in vigore a Mercitalia e poi c'è sempre il panino conseguenza prima del ticket tuttofare. Aumentare l'orario giornaliero? Le 13 ore ormai trovano sempre più cittadinanza. Abolire l'abbandono treno? Nella pratica per l'azienda è già abolito a meno di ingaggiare battaglie campali. Un conteggio più penalizzante delle ferie? I casi di *errata* contabilizzazione sono migliaia e l'azienda non sente neanche il bisogno di negare. L'Agente Solo prima delle 5 e oltre le 24? Pratica irregolare ma già in uso. E si potrebbe proseguire lungamente al netto di tutte le flessibilità che sono presenti nella normativa già da anni e aspettano solo una rapida intesa per diventare esigibili nei turni. In definitiva l'immaginabile è già -in piccolo o in grande a seconda della contingenza- realtà. E, paradossalmente, l'azienda su alcuni aspetti potrebbe anche non calcare la mano, all'interno della rodada strategia del piccoli ma inesorabili passi che salvano la faccia ai firmatari (anche se bisogna essere proprio ingenui per riconoscergli credibilità) con l'obiettivo di tenersi ben stretti gli yes man e perdendoci poco perché, essendo molte cose già di pratica comune, le ottiene già facilmente. Quindi, oggettivamente, se è innegabile che l'azienda tiene ferma la volontà di certificare nei contratti i peggioramenti normativi, lo è altrettanto il fatto che può permettersi di non avere fretta perché il combinato disposto fra una normativa già pesante per i lavoratori, una serie di accordi penalizzanti che si sono susseguiti negli anni (vogliamo parlare di IVU Rail?) e l'assoluta mano libera frutto di omissioni dei sindacati *che contano* le permette di ottenere *informalmente* tutto quel che serve alle sue esigenze produttive. Tutto questo ragionamento, seppur basato su fatti oggettivi, perde ogni senso logico se si trascura il fatto che senza il contributo di noi lavoratori l'ingranaggio avrebbe serie difficoltà a produrre effetti. Che si tratti di accondiscendenza, rassegnazione o egoismo fatalmente siamo noi i portatori d'acqua, consapevoli o inconsapevoli (più la prima che la seconda). Quindi se vogliamo dismettere i panni del vaso di coccio non abbiamo altra strada che ripartire da noi, rimettendoci al centro di tutto e sostit-

tuendo la dannosa intermediazione via delega con il dialogo fra colleghi e l'intraprendenza prima personale e poi collettiva. L'esempio recente del Coordinamento Macchinisti Cargo, delle assemblee autoconvocate, dei due scioperi organizzati e del sempre maggior allargamento verso i la-

voratori di altre Divisioni dimostra che nulla è precluso ai lavoratori che decidono di sostituire le vuote lamentele con una rinnovata attenzione ai propri diritti. Viceversa la deriva non si fermerà. ■

RINNOVO CCNL AF 2022 UN NUOVO BIDONE PER I FERROVIERI

Filt CGIL, UILtrasporti, Fit Cisl, Orsa, Fast, UGL hanno firmato il 22 Marzo 2022, un nuovo CCNL ponte, per le attività ferroviarie, che a loro avviso lascia inalterata la normativa a fronte dei recuperi salariali per gli anni di vacanza contrattuale. In realtà tal signori si sono ancora una volta preoccupati di tutelare le strutture sindacali ed i vantaggi della concertazione tra distacchi, assenze giustificate, carriere, sedi, gestione di welfare e fondi pensione rifilando invece l'ennesimo bidone ai lavoratori; il tutto dopo 20 anni di contrattazioni al ribasso, che hanno schiacciato le tutele per la categoria, aumentando a dismisura la produttività.

Gli ultimi rinnovi contrattuali hanno sancito la destrutturazione delle Ferrovie dello Stato e dei diritti dei lavoratori, infatti i peggioramenti normativi riferiti all'esercizio sono stati evidenti: 10 ore giornaliere per il personale dei treni, riduzione dei riposi, aumento delle ore lavorative settimanali e delle flessibilità normative, aumento dei riposi fuori residenza, turni sempre più saturi, applicazione del Jobs Act per i nuovi assunti, recrudescenza della normativa sanzionatoria. Di pari passo è proseguita l'emorragia di posti di lavoro dovuta al taglio agli organici, al ricorso strutturale al lavoro straordinario, alla chiusura di impianti territoriali, alle esternalizzazioni delle lavorazioni al massimo ribasso, al sistema degli appalti e delle cooperative. Anche i millantati aumenti salariali sono fumo negli occhi e non coprono neanche l'inflazione (complice anche la abolizione della scala mobile di cui le OS confederali sono responsabili) che è destinata ad aumentare nello sciagurato contesto di guerra. Peraltro le carenze di organico pesano direttamente anche sulla sicurezza, come abbiamo più volte evidenziato a partire dal processo per la strage ferroviaria di Viareggio, dove siamo impegnati come parte civile e oggi sanzionati a rifondere alla azienda 40 mila euro di spese processuali.

Persino nella pandemia Covid i problemi produttivi sono stati scaricati sui lavoratori, esposti al rischio di contagio, senza riduzioni/modifiche dei turni e con protocolli di protezione tardivi. Alle fregature aggiungiamo quella del welfare aziendale, che già assorbe il premio risultato, ormai considerato parte della contrattazione economica, che limita la libertà di disporre di una quota di stipendio e sottrae importanti risorse al sistema sanitario nazionale. Infine citiamo la drammatica situazione pensionistica dei ferrovieri, che con la legge Fornero hanno visto alzarsi l'asticella della pensione per il personale mobile di ben nove anni (oltre l'aspettativa di vita media della categoria).

COME CUB TRASPORTI CONSIDERIAMO TOTALMENTE INADEGUATO IL CCNL FIRMATO IL 22 MARZO I rinnovi contrattuali dovrebbero trattare le problematiche del lavoro e la questione salariale, invece impera la totale mancanza di una qualsiasi piattaforma rivendicativa e l'indifferenza verso i problemi quotidiani dei lavoratori da parte dei sindacati firmatari. La loro rappresentanza si esaurisce nel comunicare asetticamente la firma, elemosinare voti per un posticino nelle Rsu e nel fare opera di convincimento per foraggiare i propri interessi e le poltrone nei fondi pensione.

Come ferrovieri Cub CONTINUEREMO A LOTTARE PER maggiore SICUREZZA, per la cancellazione dello scippo Fornero sulle nostre PENSIONI, per RITMI di lavoro più UMANI e dignitosi, per ASSUNZIONI corpose e difesa dei PRESIDI TERRITORIALI, per lo STOP alle PRIVATIZZAZIONI, per il RECUPERO SALARIALE totale dell'inflazione, per la RIDUZIONE DELL'ORARIO di lavoro a 35 ore.

Inoltre, nei probabili imminenti rinnovi Rsu\Rls, NON intendiamo cedere al ricatto del Testo Unico sulla Rappresentanza, che scippa ai lavoratori il diritto alla rappresentatività e limita il diritto di sciopero, già pesantemente vincolato dalla legge 146/90. Restiamo sempre più convinti che l'organizzazione dei lavoratori dal basso sia l'unica via efficace, come dimostrano le ultime vertenze che abbiamo portato avanti sulla sicurezza e l'esperienza del Coordinamento Macchinisti Cargo. Lottando uniti superando il concetto di delega, fuori dal contesto blindato dei sindacati firmatari, possiamo liberarci del trasformismo concertativo e pretendere finalmente il contratto dignitoso che meritiamo. ■



NO WARS!

Essere antimilitaristi oggi per avere un futuro domani

L'attuale spirale bellica in Ucraina si avvia sempre più ad un'escalation folle ed incontrollata, con i vari fronti guerrafondai sempre più indirizzati a una prova muscolare. Oltre ai guerrafondai trovano spazio pure i "pacifondai", categoria non meno pericolosa della prima, in quanto promuove mobilitazioni di pace a senso unico (senso NATO, per intenderci), individuando buoni e cattivi come se si trattasse di un banale gioco da tavolo.

In questo -sintetizzato- contesto di guerra si rende quantomai necessario riannodare i fili, in modo certamente non esaustivo considerato il complesso panorama, dell'antimilitarismo attivo in Italia e nel resto d'Europa. **Iniziamo dai lavoratori.**

Grecia

I ferrovieri greci, dipendenti della compagnia ferroviaria greca Trainose, si sono rifiutati di trasportare carri armati statunitensi da un porto nel nord della Grecia. A niente sono servite le pressioni esercitate dai padroni, neanche la minaccia di licenziamenti. E quando l'azienda è riuscita a trovare dei crumiri gli scioperanti hanno

imbrattato i carri armati di vernice rossa. Di seguito riportiamo alcune dichiarazioni degli scioperanti: "Noi non saremo complici nel passaggio di macchinari di guerra (..) la reale solidarietà per il popolo ucraino, oggi, è la lotta. Non si può infatti essere solidali usando la ferrovia per il trasporto di equipaggiamento militare verso paesi stranieri (...) Noi chiediamo: Annullare qualsiasi spedizione di forze ed equipaggiamenti militari in Ucraina, Bulgaria o altrove!" Il disimpegno della Grecia dai piani imperialisti USA-NATO-UE. Solidarietà con gli ucraini, i russi e gli altri popoli della regione!"

Trainose, principale operatore ferroviario in Grecia acquistato dal Gruppo FS nel 2017 per 45 milioni di euro, ha successivamente acquisito nel 2018 la società di manutenzione dei treni ROSCO. Menzioniamo -da un gongolante comunicato stampa FS dell'epoca- che "questa acquisizione (riferito a ROSCO n.d.r.), da parte di una delle società del Gruppo FS Italiane, creerà una nuova cultura aziendale (..) il miglioramento del capitale umano consentirà il potenziamento sia del servizio passeggeri sia di quello merci con conseguente sviluppo del sistema

ferroviario greco e sostegno alla crescita economica del Paese". Non è dato sapere però se la nuova cultura aziendale e il miglioramento del capitale umano contemplano, nelle intenzioni FS, il trasporto di armi e milizie come fattore di alimentazione del conflitto e il crumiraggio degli scioperanti.

Bielorussia

I ferrovieri sono in agitazione. Stanno sabotando i rifornimenti per l'esercito russo, da cui questo dipende in maniera importante. "Con la copertura dell'oscurità, i residenti nelle città di snodo cruciali cercano di sabotare i treni di rifornimento russi dal passaggio in Ucraina" (...) Nelle ultime settimane, più di una dozzina di importanti atti di sabotaggio sono stati segnalati attraverso la rete ferroviaria bielorusa in quella che viene chiamata resistenza ferroviaria" riporta il quotidiano britannico The Telegraph. Le autorità bielorusse sembra che non riescano a fronteggiare le azioni di sabotaggio contro il trasporto di armi. Sempre da fonti giornalistiche ([https://www.collettiva.it/copertine/internazionale/2022/04/07/news/la-resistenza-corre-sui-binari-](https://www.collettiva.it/copertine/internazionale/2022/04/07/news/la-resistenza-corre-sui-binari)

[2019457/](#)) apprendiamo che “crescono le iniziative di solidarietà tra i lavoratori russi, ucraini, bielorusi e volontari, che si sono concretizzate all’interno della Bielorussia, attraverso quella che è stata definita una guerra ferroviaria”. Si tratta quindi di iniziative riconducibili a tattiche di guerriglia, che stanno dando i loro frutti non solo nella pratica di rallentamento degli approvvigionamenti militari ma anche come risposta politica e solidale di classe: “Se sei un ferroviere, non eseguire un ordine criminale, sabotalo. Non portare equipaggiamenti e truppe ai confini con l’Ucraina. Se sei un colcosiano, metti i tuoi trattori sui binari della ferrovia, non farli passare”.

Italia

Iniziamo anche qui dalla classe dei lavoratori. L’OS CubTrasporti ha inviato il 18 marzo scorso una lettera di rigetto del trasporto di armi e milizie riguardo i lavoratori del comparto ferroviario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Imprese Ferroviarie, Imprese Ferroviarie operanti sul suolo italiano e, per conoscenza, ai ferrovieri. La lettera rappresenta, nella sostanza, una presa di posizione iniziale in vista di un possibile coinvolgimento dei ferrovieri nel trasporto di armi e milizie, e diffida i soggetti in indirizzo dal “comandare prestazioni lavorative connesse col trasporto di armi e milizie, rimanendo i lavoratori dell’esercizio ferroviario a disposizione per ogni altro impiego civile.” In un comunicato parallelo i ferrovieri della redazione CubRail si dichiarano “contro ogni di guerra e contro ogni forma di violenze generate e perpetrate dalle politiche imperialiste contrapposte, attualmente in essere (...) come lavoratori del comparto ferroviario, un settore altamente strategico per gli spostamenti di armi e milizie, con-

CUB Rail

Contro ogni forma di guerra, contro ogni forma di violenza

Come Organizzazione Sindacale Cub Trasporti, in data 18 marzo, abbiamo inviato al Governo Italiano e alle Imprese Ferroviarie -che operano sull’infrastruttura italiana- una lettera di diffida dal “comandare prestazioni lavorative connesse col trasporto di armi e milizie, rimanendo i lavoratori dell’esercizio ferroviario a disposizione per ogni altro impiego civile.” La nostra posizione, come Sindacato e come ferrovieri della redazione CubRail, è contro ogni di guerra e contro ogni forma di violenze generate e perpetrate dalle politiche imperialiste contrapposte, attualmente in essere.

Come ferrovieri consideriamo gli schieramenti di parte del conflitto in corso in Ucraina, meri scontri di potere e di interesse economico fra potenze borghesi, che schiacciano la libertà dei popoli e stroncano la vita migliaia di esseri umani, costringendoli a sofferenze, miserie e stenti. Invochiamo pertanto la fine di ogni aggressione militare contro popolazioni inermi con riferimento al nuovo drammatico conflitto tra Russia e Ucraina/Nato/Europa.

Riteniamo, per questo, che nessun traffico di armi debba essere praticato dai governi di ogni singolo Stato mondiale. Come lavoratori del comparto ferroviario, un settore altamente strategico per gli spostamenti di armi e milizie, condanniamo la decisione del Governo Draghi di inviare soldati e strumenti di morte in Ucraina. Decisione, questa, che non solo pone le basi per un prolungamento della guerra in corso, ma che alimenta tensioni tali da poter scatenare un nuovo conflitto mondiale. Scelte quindi irresponsabili ed unilaterali di cui non possiamo e non vogliamo essere complici, considerato che causeranno la morte di persone innocenti e di lavoratrici e lavoratori.

Svilupperemo e sosteneremo assemblee/discussioni nei luoghi di lavoro, per organizzare ogni possibile decisione che avversi il proseguimento della guerra, ed in particolare contrasteremo i possibili trasporti militari e l’invio di strumenti di morte negli scenari di guerra.

Sosteneremo le azioni similari già in corso in altri settori dei trasporti, come già avvenuto nel Porto di Genova e all’aeroporto civile Galileo Galilei di Pisa, dove invece di caricare (come era previsto) aiuti umanitari quali vettovaglie, viveri, medicinali, i lavoratori si sono trovati di fronte a casse piene di armi di vario tipo, munizioni, esplosivi.

Di seguito i contatti utili per eventuali necessità: cub-trasporti@libero.it cubrail@libero.it

I FERROVIERI CUBRAIL
cubferrovie.altervista.org

CUB TRASPORTI

**NON CON GLI IMPERIALISMI E I NAZIONALISMI
MA CON I LAVORATORI DI OGNI PAESE**

danniamo la decisione del Governo Draghi di inviare soldati e strumenti di morte in Ucraina. Decisione, questa, che non solo pone le basi per un prolungamento della guerra in corso, ma che alimenta tensioni tali da poter scatenare un nuovo conflitto mondia-

le. Scelte quindi irresponsabili ed unilaterali di cui non possiamo e non vogliamo essere complici, considerato che causeranno la morte di persone innocenti e di lavoratrici e lavoratori.” Importante segnale che va a supportare questo lavoro di preparazione delle “fondamenta” di solidarietà di classe arriva dalla Cassa di Solidarietà tra ferrovieri con un recente comunicato: “Il direttivo della Cassa di Solidarietà tra ferrovieri, in relazione alla grave situazione internazionale, dando seguito a quanto riportato sul verbale N. 4-2022 della riunione del Consiglio Direttivo del 17 marzo 2022, dichiara la propria intenzione di sostenere i ferrovieri che dovessero subire sanzioni o ritorsioni aziendali per essersi opposti a lavorare con convogli adibiti al trasporto di armamenti destinati ad alimentare la guerra Russo-Ucraina. Il direttivo della Cassa di Solidarietà.”

E c’è attenzione, nonché mobilitazio-



ne, nel settore della logistica italiana. All'aeroporto civile di Pisa e al porto civile di Genova i lavoratori si sono opposti con scioperi e iniziative al carico e movimentazioni di armi e munizioni.

A Genova il Coordinamento nazionale Porti Usb dichiara che "come lavoratori portuali non abbiano nessuna intenzione di restare indifferenti di fronte ai nuovi venti di guerra che soffiano di nuovo in Europa. Questo conflitto, che ha una genesi che va ben oltre la ricostruzione di comodo dei nostri media nazionali e dei nostri politici, come ogni guerra nella storia avrà delle pesanti conseguenze per tutti noi. A pagarne le spese saranno proprio i lavoratori e le lavoratrici. In Ucraina e Russia ovviamente, ma anche nei paesi Europei, attraverso l'aumento del costo dei beni energetici come gas e petrolio e delle spese militari". Il 31 marzo scorso il sindacato Usb e il Calp (collettivo autonomo

lavoratori portuali) avevano organizzato uno sciopero e un presidio per ribadire il no alla guerra, ad ogni guerra, e fermare "il transito di navi della morte" nello scalo. "È nostra convinzione che l'economia di guerra e i traffici d'armi che questa determina sono una delle principali cause dei conflitti e della loro deflagrazione quando le classi dirigenti li alimentano, operando in palese spregio delle leggi nazionali secondo cui l'Italia ripudia la guerra e si astiene da ogni fornitura e supporto militare alle parti belligeranti".

A Pisa il 14 marzo scorso (fonte sito USB) "alcuni lavoratori dell'aeroporto civile Galileo Galilei di Pisa ci hanno informato di un fatto gravissimo: dal Cargo Village sito presso l'Aeroporto civile partono voli "umanitari", che dovrebbero essere riempiti di vettovalie, viveri, medicinali e quant'altro utile per le popolazioni ucraine tormentate da settimane da bombarda-

menti e combattimenti (...) quando si sono presentati sotto l'aereo, i lavoratori addetti al carico si sono trovati di fronte casse piene di armi di vario tipo, munizioni ed esplosivi. Di fronte a questo fatto gravissimo, i lavoratori si sono rifiutati di caricare il cargo." A questo fatto è seguita una nutrita manifestazione, sempre a Pisa, il 19 marzo per solidarizzare coi lavoratori e manifestare contro la guerra.

Parallelamente alle proteste dei lavoratori, sul fronte politico, molte sono state le manifestazioni di critica alle scelte governative di inviare armi in Ucraina, di ulteriore aumento delle spese militari e dell'adozione dell'economia di guerra. Pisa, Livorno, Milano, Torino hanno portato in piazza e volantinato la ferma opposizione alla guerra imperialista e agli imperialismi contrapposti (alleghiamo di seguito un breve reportage fotografico): **A Livorno** si è formato, l'estate scor-



sa, un Coordinamento Livornese per il ritiro delle missioni militari all'estero (con relativa pagina Facebook). Nato inizialmente con lo scopo di "lanciare una campagna per fermare l'intervento militare dello Stato italiano all'estero. Ad oggi le missioni militari sono 40, di cui ben 18 in Africa. La spesa militare dello Stato italiano è in costante aumento a scapito della spesa sociale" ha successivamente rivolto l'attenzione e l'impegno, sempre più costantemente, verso la guerra in Ucraina e tutto ciò che si muove intorno al conflitto. Molte le iniziative promosse da un anno a questa parte con manifestazioni statiche e in movimento, appelli al sindacalismo di base e conflittuale, produzione di documentazione economica in relazione alle spese militari italiane, sensibilizzazione della collettività.

Sabato 2 aprile a Milano si è svolto il corteo contro le politiche guerrafondaie dell'ENI e contro la guerra e chi la arma promosso dall'Assemblea Antimilitarista (fonte Umanità Nova). Di seguito uno stralcio del volantino redatto dai promotori: "il 2 aprile saremo quindi in piazza a denunciare le guerre scaturite dagli interessi delle multinazionali energetiche, dal mantenimento di apparati militari sempre più costosi e dalla devastazione dell'ambiente schiacciato dalla logica feroce del profitto. Per indicare in modo chiaro i responsabili manifesteremo nelle piazze del potere finanziario da Piazza Affari a Piazza della Scala. Contro le banche, i veri padroni del sistema energetico, i responsabili della rapina ambientale e del finanziamento dell'apparato industriale militare. Per fermare le guerre non basta un no. Bisogna mettersi di mezzo. A partire dalle nostre città. RITIRO DELLE TRUPPE ITALIA-

NE ALL'ESTERO. CHIUSURA E RICONVERSIONE DELL'INDUSTRIA BELLICA. BASTA SPESE MILITARI. SOLIDARIETÀ E ACCOGLIENZA AI PROFUGHI DI TUTTE LE GUERRE. *Assemblea Antimilitarista* assembleantimilitarista@gmail.com".

A Torino invece (fonte sempre Umanità Nova) "sabato 9 aprile a Torino svariate centinaia di persone hanno dato vita ad un corteo antimilitarista da piazza Borgodora sino a piazza Vittorio. Dopo un lungo presidio al Balon, dove la Murga ha dato vita ad un ampio giro informativo, il corteo, aperto dallo striscione "contro la guerra e chi la arma" si è mosso verso porta Palazzo, il più grande mercato all'aperto d'Europa, dove, nonostante gli svariati tentativi di riquilibrizzazione escludente, pulsa il cuore della Torino che fa fatica ad arrivare a fine mese, che vive di lavori precari, che non ce la fa più a pagare fitti, mutui e bollette." La manifestazione, promossa dal Coordinamento torinese contro la guerra e chi la arma, ha raccolto varie adesioni tra cui quella di sponda anarchica Assemblea antimilitarista (con relativa pagina Facebook), "nata dopo un incontro a carattere nazionale il 9 ottobre 2021 a Milano e raccoglie vari gruppi e individualità impegnat* nella lotta dal basso contro il militarismo e le guerre".

Sul fronte del sindacalismo di base e conflittuale si è svolta un importante assemblea il 9 aprile scorso dove, oltre all'indizione dello Sciopero Generale del 20 maggio "per fermare la guerra, l'economia di guerra e il governo della guerra chiama le masse popolari, i lavoratori e le lavoratrici, le realtà pacifiste, antimilitariste, ambientaliste e sociali a mobili-

tarsi da qui ad allora e oltre per costruire tutti insieme un grande movimento di mobilitazione e di lotta", è stata promossa una mozione di solidarietà -votata all'unanimità dall'assemblea- contro la guerra, l'economia di guerra e il Governo della guerra, e verso lo Sciopero Generale e Sociale del 20 maggio. Inoltre "l'assemblea indetta dai sindacati di base riunita a Milano il 9 Aprile per indire lo sciopero generale del 20 maggio esprime la condanna per le provocazioni che in questi ultimi mesi il sindacalismo di base e conflittuale è fatto oggetto da parte degli apparati statali."

Hanno dato il loro contributo al dibattito: CUB Confederazione Unitaria di Base (adesione); SGB Sindacato Generale di Base (adesione); USI CIT; Unione Sindacale Italiana CIT (adesione); COBAS Sardegna (adesione); UNICOBAS (adesione); ADL Associazione dei Lavoratori Varese (adesione); SI COBAS (adesione); SLS Sindacato Lavoro e Società (adesione); CONUP Coordinamento nazionale unitario pensionati (adesione); LOC Disarmisti esigenti (adesione); Assemblea Antimilitarista (adesione); PEACELINK (adesione); Associazione ABBASSO la GUERRA (adesione); Obbiettivi di Coscienza (adesione); Unione Inquilini (adesione); Coordinamento Lavoratori Autoconvocati (adesione); La Comune; PCL (adesione); Rifondazione Comunista (adesione); Potere al Popolo (adesione); Sinistra Unita per Bologna (adesione); Partito Umanista (adesione); Fronte Militante per la ricostruzione del Partito Comunista (adesione); NO MUOS; Sinistra CGIL; Slai Cobas; CARC. ■

La redazione di CubRail antimilitarista e ant imperialista



Lutti nostri

MICHELE MICHELINO

Il 21 aprile 2022 a Niguarda è mancato Michele Michelino.

Nato a Casalpusterlengo nel 1949, era stato operaio alla Pirelli e alla Breda, promotore dei primi Comitati Unitari di Base (CUB), poi manutentore al comune di Milano.

Da sempre impegnato nella denuncia delle morti per amianto, è stato l'animatore instancabile del Comitato per la difesa salute nei luoghi di lavoro e nel territorio e del Centro di Iniziativa Proletaria "G. Tagarelli" di Sesto San Giovanni.

Lo ricordiamo sempre presente alle iniziative per la sicurezza e contro le stragi del profitto, a Viareggio come altrove.

QUESTIONARIO PER IL PERSONALE MOBILE SUL RINNOVO DEL CCNL AF

I RISULTATI

A seguito della firma dell'ipotesi di accordo per il rinnovo del CCNL Mobilità/AF avvenuta il 22 marzo 2022 i macchinisti di Mercitalia Rail, riuniti in assemblea il 4 aprile 2022 insieme ai colleghi della Divisione Trasporto Regionale, Divisione Business IC e di Imprese Ferroviarie Cargo esterne al Gruppo FS, hanno deciso di proporre una consultazione sul contratto, rivolta specificamente al Personale Mobile (macchinisti, capitreno e TPT viaggianti) di tutte le imprese ferroviarie che adottano il CCNL delle Attività Ferroviarie.

Lo scopo di questa consultazione era verificare **1)** l'opinione sul contratto di questa parte di ferrovieri, che sono i più penalizzati dal punto di vista normativo, dovendo effettuare quotidianamente la propria prestazione con un orario di lavoro molto gravoso e disagiato, che nel rinnovo contrattuale è rimasto inalterato, senza alcun alleggerimento neppure minimo **2)** il metodo adottato dalle OO SS firmatarie, che non contempla la consultazione dei lavoratori prima della firma del CCNL e che non promuove assemblee/piattaforme rivendicative del personale.

Questo referendum sulla firma è stato divulgato a tutti i colleghi interessati che è stato possibile raggiungere, sia attraverso i canali ufficiali del CMC che grazie all'impegno volontario e gratuito di tanti colleghi che si sono resi disponibili a diffonderlo tra i propri contatti. Ringraziamo le riviste Ancora In Marcia e Cub Rail per aver accolto il nostro invito a dare la notizia della consultazione attraverso i loro canali social.

Le risposte pervenute

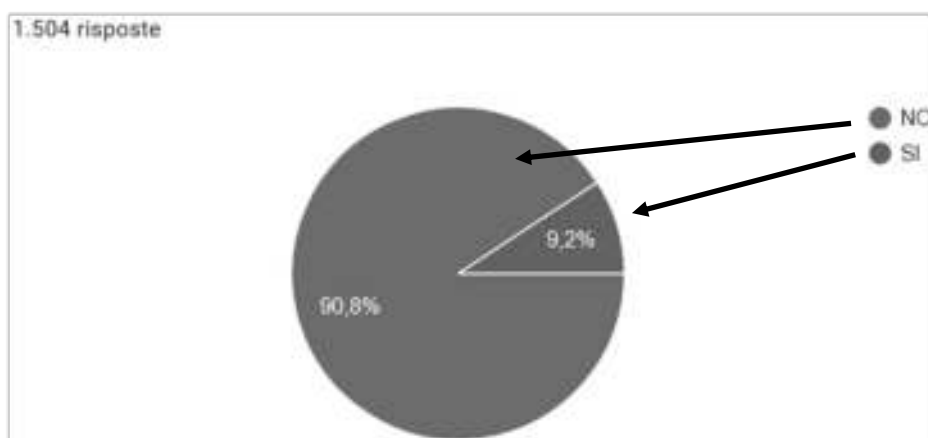
Hanno risposto al referendum, entro il termine fissato del 20 aprile 2022, **un totale di 1504 lavoratori**, appartenenti alle Società/Divisioni Trenitalia Trasporto Regionale (47,5%), Mercitalia Rail (26,1%), Trenitalia Direzione Business IC (7%), Trenitalia TPER (6%), Rail Cargo Italia (5,19%), Trenitalia Direzione Business AV (4,2%), Trenord (1,9%), Rail Traction Company (1,73%).

Questi ferrovieri lavorano in impianti che si trovano nelle **regioni** Veneto (17%), Toscana (16,5%), Lazio (15,6%), Emilia Romagna (10,6%), Lombardia (8%), Marche (6,9%), Piemonte (4,9%), Liguria (4,7%), Friuli Venezia Giulia (3,9%), Trentino Alto Adige (3%), Puglia (2,5%), Campania (2,1%), Abruzzo (1,7%), Sicilia (1,4%), Calabria (0,9%), Umbria (0,3%) Sardegna (0,2%). La consultazione ha perciò riguardato la quasi totalità delle regioni italiane.

Hanno risposto alla consultazione **Macchinisti (77,8%), Capitreno (19,2%) e TPT (3%)**.

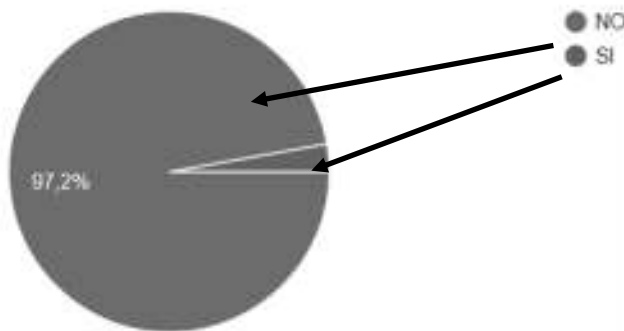
I risultati

Alla prima domanda, in cui si chiedeva se si era d'accordo con il rinnovo contrattuale firmato dalle OOSS per gli anni 2018/2022 e 2021/2023, che prevede un incremento sullo stipendio base di circa 110 Euro Lordi in tre rate, mentre la discussione sulla parte normativa viene rinviata, lasciandola al momento invariata, il **90,8%** ha risposto NO, mentre il **9,2%** ha risposto sì.



Alla seconda domanda, in cui si chiedeva se si era d'accordo con il metodo utilizzato dalle OOSS firmatarie, di sottoscrivere il contratto senza avere preventivamente ascoltato o consultato i lavoratori attraverso assemblee o mediante la creazione di piattaforme rivendicative apposite, il **97,2%** ha risposto NO, mentre il **2,8%** ha risposto sì.

1.504 risposte



Osservazioni sui dati raccolti

Il Personale Mobile ha espresso quindi in maniera netta la propria contrarietà alla firma del contratto, dichiarandosi in disaccordo per l'esiguo incremento economico ma anche per il fatto che, nonostante la recente Risoluzione della Commissione Lavoro del Senato abbia dichiarato improcrastinabile un alleggerimento dei carichi di lavoro dei ferrovieri turnisti, in particolare allungando i periodi di riposo, i sindacati abbiano firmato senza ottenere ma neppure chiedere dei miglioramenti almeno su alcuni aspetti della normativa. Lo stesso personale che ha risposto si è detto inoltre contrario al metodo "calato dall'alto" dei sindacati, che prima firmano e solo dopo chiedono ai lavoratori che ne pensano, anziché consultarli preventivamente.

Siamo consapevoli del fatto che la nostra consultazione non abbia valore legale, ma vogliamo anche ribadire -come lavoratori- la nostra convinzione della non equità del referendum "tradizionale", che verrà sottoposto dai sindacati firmatari ai lavoratori, in quanto è iniquo far votare indistintamente un incremento salariale (per quanto ridicolo) che arriverà a tutti, mentre la normativa devastante sarà caricata come sempre sulle spalle di quella che nella totalità dei ferrovieri è comunque una minoranza.

Ad ogni modo i 1504 ferrovieri che hanno risposto rappresentano sicuramente un campione molto significativo, che offre l'opportunità di allargare le assemblee e la partecipazione, e quindi di raggiungere un numero maggiore di colleghi e colleghe di tutte le divisioni e imprese. Contemporaneamente si deve tener conto anche del fatto che le risposte sono state raccolte on line e unicamente grazie a "mezzi propri" (volantinaggio nelle salette, distribuzione a mano), senza poter utilizzare postazioni fisse per i seggi, e permessi sindacali e senza avere la possibilità di raggiungere, anche solo da un punto di vista informatico, tutto il personale interessato. Siamo convinti che se le medesime domande venissero poste alla totalità del personale mobile, si confermerebbe comunque la schiacciante vittoria del NO a questo contratto ed alla sua modalità di firma.

Documento di studio elaborato ed approvato dal Coordinamento Macchinisti Cargo e dagli attivisti Divisione Trasporto Regionale, Business IC

22/04/2022

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



Dagli impianti e dalle categorie



SASSARI DA BRUNO

Alla fine di gennaio 2022 ho finito di pagare il mio debito con le FS. Debito costituito interamente dalle spese legali accumulate in tutti questi anni, a partire dal mio secondo licenziamento avvenuto nel 2010 per motivi inerenti la mia vita politica e sindacale. Ho finalmente chiuso con questi sciacalli di RFI, i quali ricordatevi non mollano mai finché non paghi l'ultimo centesimo, con la continua minaccia di nuovi addebiti in forma di interessi, persino di pignoramento.

Grazie al vostro aiuto sono riuscito ad estinguere questo mio debito, almeno momentaneamente visto che, a distanza di sei anni dal pensionamento, ho ancora una vertenza in atto contro RFI. I cani non mollano mai l'osso finché c'è da spolpare!

Questa esperienza dimostra quanto sia importante per un lavoratore poter rivolgersi e ricevere un aiuto non solo economico ma anche di solidarietà da parte della Cassa.

Lo si è visto in particolare in occasione della sentenza sulla strage di Viareggio. Una sentenza indegna, a cui però è stata data una risposta immediata e uno schiaffo morale da parte dei lavoratori tutti, in particolare dei

ferrovieri, e di cui le FS, assieme a qualche settore della magistratura, si dovranno sempre vergognare. Pertanto, con una visione di sostegno e di ampia solidarietà fra lavoratori, anche quelli di prossima generazione, ritengo che la Cassa non solo vada salvaguardata ma anche incrementata, con l'aiuto dei ferrovieri in servizio ma anche di quelli oggi in pensione che l'hanno voluta e creata. A partire dal mese di Marzo inizierò a restituire quanto concessomi, e sarà mia cura restituire tutto il prestito nei modi e nei tempi dovuti.

Nel ringraziarVi, porgo a tutti i componenti della Cassa di solidarietà un caloroso saluto.

Sassari, 28 Febbraio 2022

FIRENZE È STATA TUA LA COLPA, ALLORA ADESSO CHE VUOI?

Si ricorda che in caso di incidente per inosservanza delle norme inerenti la prevenzione degli infortuni si viene accusati di condotta colposa per im-

NORME COMPORTAMENTALI PER L'ACCESSO ALLA STRUTTURA FERROVIARIA

COLORE	Franco libero fra sagome limite	INTERVIA	Condizioni di accessibilità
VERDE	≥ cm 140	≥ m 3,165	ACCESSIBILE
GIALLO	Fra cm 70 e 139	Fra m 2,465 e 3,165	Per accedere devi sempre chiedere il benestare all'agente del fianco ferri
ROSSO	< cm 70	< m 2,465	Se si accede con mezzi personali il lavoratore è a rischio di infortunio

ACCESSIBILITÀ DELLE INTERVIE RISPETTO A MOVIMENTO DI TRENI A V > 30 km/h

Intervia classificata Rossa o Gialla o Verde

L'intervia non è accessibile quando avviene un movimento di treno a V > 30 km/h anche su uno solo dei binari che la delimitano. Pertanto per accedere devi sempre chiedere il benestare al DM che regola la circolazione. Il quale non consentirà in nessun caso movimenti di treni a V > 30 km/h sul due binari delimitanti l'intervia stessa se quest'ultima è trapezoidale da petroli.

ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA: Piazzali di stazione

- Per lo spostamento nei piazzali ferroviari devi percorrere i sentieri preferenziali.
- Se utilizzi intervie di tipologia ROSSA o GIALLA devi sempre chiedere verbalmente il benestare all'agente del fianco ferri, il quale concesso l'autorizzazione per iscritto considererà l'intervia occupata fino alla conferma di cessata attività per iscritto da parte dell'agente che ha ricevuto l'autorizzazione in precedenza. La DCM di Genova limitatamente ad impianti di propria giurisdizione, ha emesso, con F.D. n° 18 del 18/06/2003, delle procedure integrative a quelle appena descritte, estendendole anche alle intervie di colore VERDE, se adiacenti ai binari di circolazione.
- Durante l'attraversamento dei binari devi utilizzare gli attraversamenti a raso prestando, comunque, la massima attenzione, non attraversando se e in corso movimento di rotaie.
- Non portare indumenti sbilanciati.
- Prestare attenzione che effetti personali ed attrezzature non interferiscano con la sagoma dei rotaie.
- Nella discesa dai mezzi fare attenzione al sovrappiombare di materiale rotabile sul binario attiguo.
- Negli impianti oltre confine prendere visione delle disposizioni vigenti in loco.

Accesso alle Intervie
MAG EMESSO DAL DM ALL'AGENTE RICHIEDENTE

Accesso alle Intervie
MAG EMESSO DALL'AGENTE RICHIEDENTE AL DM PER CESSATA ATTIVITÀ

D.P.I. da utilizzare nei piazzali e linee

A tutela dei lavoratori è previsto, con obbligo d'uso, dal Documento della valutazione dei rischi, l'utilizzo dei seguenti DPI:

- Gilet ad Alta visibilità (settori tutti)
- Scarpe, scarponi antineve (in base a quanto previsto dal Documento Valutazione dei Rischi)

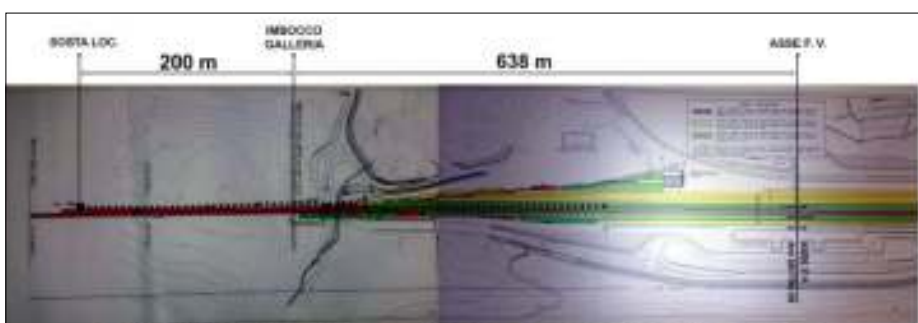
ELABORAZIONE GRAFICA
Diego Ruffolo

prudenza, negligenza e imperizia e non si può chiedere nessun risarcimento del danno al datore di lavoro. Ad un infortunio sul lavoro di un macchinista delle Ferrovie dello Stato, la Corte di Appello di Roma, Sez. 3, 25 ottobre 2011, alla quale aveva ricorso, così si è espressa: "L'INAIL indennizza solo quella parte del danno biologico che attiene alla riduzione della capacità di lavoro generica, poiché come da costante giurisprudenza della Suprema Corte "...le indennità erogate dall'Inail sono collegate e commisurate esclusivamente ai riflessi che la menomazione psico - fisica ha sull'attitudine al lavoro dell'assicurato, mentre nessun rilievo assumono gli svantaggi, le privazioni, gli ostacoli

che la menomazione comporta con riferimento agli ambiti diversi da quelli riconducibili all'attitudine al lavoro..." (cfr. Cass. n. 4080/2002; Cass. n. 11704/2003)" " È noto infatti che il dovere di prevenzione imposto al datore di lavoro dall'art. 2087 c.c. non comporta un obbligo assoluto di rispettare ogni cautela possibile diretta ad evitare qualsiasi danno e può dirsi violato solo qualora l'infortunio sia riferibile ad una colpa del datore, per violazione di obblighi di comportamento imposti da norme di fonte legale o suggeriti dalla tecnica (cfr. Cass. Sez. Lav. n. 8710/2007), senza che le mere presunzioni possano portare ad individuare violazione di obblighi non dimostrati. Secondo princi-

pi ripetutamente affermati dalla Suprema Corte in materia, qualora il lavoratore agisca nei confronti del datore di lavoro per il risarcimento del danno patito a seguito di un infortunio sul lavoro deve dimostrare il fatto costituente l'inadempimento ed il nesso di causalità materiale tra l'inadempimento ed il danno, con la precisazione che la prova dell'inadempimento deve essere fornita in modo puntuale e rigoroso onde poter far scattare la presunzione di colpa posta dall'art. 1218 c.c., il superamento della quale comporta la prova di avere adottato tutte le cautele necessarie ad evitare il danno (cfr. Cass. Sez. Lav. n. 16003/2007)." Inoltre, invito a riflettere sulle responsabilità che si potrebbero aggravare nel caso in cui ci venisse affiancato un giovane macchinista in formazione, andando incontro, in caso di infortunio, a eventuali responsabilità penali. Manuale di condotta - 0.2.10 c. 3: "È obbligo dell'ADC istruire l'agente in affiancamento per istruzione sulle norme e disposizioni/prescrizioni di esercizio e sulla condotta del mezzo di trazione effettuante determinati servizi. Durante la condotta del treno a titolo d'istruzione da parte dell'agente in affiancamento, l'ADC deve porre massima attenzione all'operato del suddetto agente poiché è sempre responsabile di tutti gli eventi connessi all'attività di condotta."

Feniello Biagio



STAZIONE TARVISIO BOSCO VERDE

PER PRELEVARE IL LOCOMOTORE TRENO 295 POSTO IN GALLERIA BISOGNA PERCORRERE IL SENTIERO PREFERENZIALE TRA IL BINARIO 4 e 5 (EVIDENZIATO CON TRATTEGGIO IN PLANIMETRIA) E BISOGNA **CHIEDERE SEMPRE IL BENESTARE AL D.M. DI TARVISIO**, PER I SEGUENTI MOTIVI:

1. SEPPURE IL PRIMO TRATTO DEL PERCORSO È SEGNATO DI VERDE NELLA PLANIMETRIA ESPOSTA IN STAZIONE, LA VELOCITÀ DEI TRENI IN INGRESSO ED IN USCITA POTREBBE ESSERE MAGGIORE DI 30 km/h. INOLTRE IL SENTIERO ASFALTATO E SGOMBRATO DI NEVE È ADIACENTE AL BINARIO 4 OLTRE LA LINEA GIALLA DI SICUREZZA (VEDI FOTO 1) NON È AL CENTRO DELLA INTERVIA: IL RISCHIO DI ESSERE COLPITI DA EVENTUALE CARICO SPORGENTE È ELEVATO.
2. ARRIVATI IN FONDO ALL'INTERVIA SEGNATA DI VERDE BISOGNA ATRAVERSARE UN BINARIO E PERCORRERE UN SENTIERO ADIACENTE AL BINARIO FINO ALL'IMBOCCO DELLA GALLERIA.
3. ENTRATI IN GALLERIA IL SENTIERO È MOLTO STRETTO ED È ADIACENTE AD UN BINARIO CHE PORTA AL TRONCHINO DOVE È IN SOSTA LA LOCOMOTIVA (CIRCA 200m.), IL QUALE VIENE ANCHE UTILIZZATO COME ASTA PER LOCOMOTORI IN MANOVRA. (NEL PRIMO TRATTO SONO PRESENTI DELLE STRISCE DI GHIACCIO DOVUTE ALLA PRESENZA DI PICCOLE SORGENTI).



FOTO 1 BINARIO 4

FENIELLO BIAGIO

CMC

**COMUNICATO DI FINE SCIOPERO
LA "SOCIALIZZAZIONE" DEI MACCHINISTI È SEMPRE PIÙ FORTE**



Oggi (25 marzo 2022) si è conclusa la seconda azione di sciopero voluta e portata avanti dai lavoratori. L'esperienza maturata con il primo sciopero dello scorso 11 febbraio, e l'aumento del coinvolgimento e della consapevolezza dei colleghi hanno condotto la protesta a risultati eccezionali. Para-

dossalmente la firma del rinnovo del CCNL, avvenuta il 22 marzo, ha acuito -ancora di più- gli animi già esasperati da orari, condizioni e carichi di lavoro arrivati a limiti non più sopportabili. Una firma, quella del contratto, arrivata come di consuetudine senza aver preso in esame le rivendicazioni dei macchinisti nonostante fossero stati partecipati a tutte le OOS firmate ed esiti di importanti questionari su salute e problematiche del PDM. Tuttavia le vecchie problematiche sono ancora "tutte in piedi", **comprese le trasferte coatte e l'accordo aggancio-sgancio, costato la vita al nostro collega Umberto Leone.**

La risposta a questo disinteresse sindacale è arrivata in modo chiaro: **Grandissima Partecipazione** e condivisione dello sciopero, sentito soprattutto dai giovani! Numerose infatti sono state le mail, le telefonate e i messaggi dei colleghi -giunti da sempre più parti d'Italia- per sapere come aderire allo sciopero. Anche in questo caso, come l'11 febbraio, ci sono stati macchinisti che hanno manifestato l'adesione pur essendo in ferie e altri che volevano partecipare pur essendo malati! Alta anche la percentuale del volantaggio che ha favorito la "socializzazione" dello sciopero. C'è, quindi, effettiva speranza di rimuovere le macerie di un individualismo sterile e dannoso e poter tornare a un'idea di gruppo, di collettivo.

Una voglia di collettività testimoniata dai **ritrovi degli scioperanti**, importante novità di questo 25 marzo. Bologna, Livorno, Milano, La Spezia: quattro luoghi dove abbiamo parlato e stretto rapporti tra vecchi e nuovi colleghi. A Livorno segnaliamo la presenza di **"Assemblea 29 Giugno"** e **"Il Mondo che Vorrei"**, che hanno volantinato assieme ai Macchinisti di Mercitalia Rail, rafforzando quindi un legame nato l'11 febbraio e proseguito il 7 marzo in occasione dell'apertura del processo-bis della Strage ferroviaria di Viareggio. A loro va il nostro sentito ringraziamento, come va a **CUB ed SGB** per aver continuato a "spalleggiare" lo sciopero attraverso la proclamazione di scioperi paralleli e per essere al fianco del CMC; alle riviste **"Ancora in Marcia"** e **"CUB Rail"** per aver continuato a riportare e promuovere la nostra causa; al **Dr Vito Totire**, fulgido esempio di impegno medico e politico in favore dei

DIGIONE
AL CONGRESSO DELLA RETE INTERNAZIONALE



*Si è svolto a Digione in questi giorni di aprile il congresso della rete internazionale dei sindacati di base dei trasporti. Parole d'ordine dell'opposizione alle privatizzazioni e allo smantellamento della ferrovia sociale per lo spazio alle pure logiche di mercato con tutte le conseguenze per il servizio, gli utenti e i lavoratori.
Per CUB Trasporti presenti i nostri Daniele Cofani, Mauro Milani e Marcelo Amendola*

lavoratori e al nostro grande motivatore: nonno Ezio Gallori, che ci incoraggia ed aiuta per le nostre lotte mettendo a disposizione la sua Esperienza. I prossimi appuntamenti saranno l'undicesima assemblea dei macchinisti, **prevista per il prossimo 4 aprile**, dove verrà discussa la terza proclamazione di sciopero. Discussione indispensabile affinché lo sciopero dei macchinisti continui ad essere GIUSTO, REALIZZABILE e SENTITO. Per questo ci rivolgiamo a tutti i colleghi che hanno mostrato l'interesse e la condivisione del nostro democratico percorso dal basso: partecipate ed intervenite, soprattutto i più giovani, vera fiamma di questi due scioperi, in cui risiede il futuro del nostro lavoro e di Mercitalia Rail. Un altro modo di lavorare è necessario. Un'altra "ipotesi di accordo" del contratto è ancora possibile. **Agiamo uniti per migliorare il nostro lavoro!**
25 marzo 2022

**Il Coordinamento
Macchinisti Cargo**

NASCITE

Il 22 dicembre 2021 è nata

ANNA !

Figlia di Barbara e Alessandro Carcano, macchinista IESU Milano, iscritto CUB-T e abbonato CUB RAIL.

Auguri dalla redazione

Il 21 aprile 2022 è nato

DIEGO !

Figlio di Elena e Luca Bonsignori, patentato C a Milano Centrale, abbonato CUB RAIL.

Auguri dalla redazione

Il 26 aprile 2022 è nata

GAIA !

Figlia di Marzia e Marco Simondi, macchinista Frecciarossa Torino, abbonato CUB RAIL.

Auguri dalla redazione

IL REPECHAGE DEL CAPOTRENO e altre cose

DOPO L'INCONTRO dei SINDACATI DI BASE con ANSFISA del 3.2.22

Rispetto alla riunione preparatoria che avevamo tenuto il giorno prima, al solito, i temi che sono rientrati nella discussione sono stati ristretti, fra colpi di scena, dissertazioni fuori contesto e altre lungaggini. Avevamo cercato di impostare l'avvio con i nuovi incidenti registrati nell'ultimo periodo (i due allo scalo di TO Orbassano) e di lì tentare di riagguantare punti di discussione che ci portiamo dietro da tempo, tra ghigliottine d'orologio, aggiornamenti di evoluzione e rinvii a valle di verifiche; cercare infine di nuovo di concludere mettendo sotto esame il ruolo della stessa ANSFISA. Essa infatti sfugge alle strette come un proteo quando messa davanti a domande precise, si divincola con gli argomenti frusti della mancanza di organici (non fa più controlli in loco), della non competenza (ma poi in altre occasioni similari c'è in pieno), dello spazio di manovra ristretto tra le direttive di ERA ("ce lo chiede l'Europa") o quando fa da paziente levatrice alle imprese - rinviando ad esse le decisioni e concedendo tempistiche dilatorie, pur nel plateale accertamento di comportamenti di inadempienza e ratificandone così le priorità. Anche in questa riunione si è avuto questo e di più, ma non nell'ordine che avevamo sperato di mettere in scaletta.

L'Agenzia apre annunciandoci che il **capotreno** è di nuovo salvo! Hanno confezionato un testo di Regolamento Circolazione Ferroviaria migliore rispetto alla mediazione proposta l'ultima volta (con la dizione *funzioni di sicurezza svolte da apparati o operatori con precisi requisiti e formazione* che riportava in modo generale le figure accanto alle sole funzioni della prima versione): in questa si ritorna a nominare esplicitamente le figure professionali. In coda al par.2.1.1 è stato aggiunto che *sui treni passeggeri devono essere garantiti la sicurezza nelle fasi di salita e discesa dai convogli, a bordo degli stessi e nelle situazioni di emergenza e di degrado e il soccorso eventualmente necessario alle persone presenti a bordo, tramite addetti all'accompagnamento dei treni, che inoltre coadiuvano, ove necessario, l'agente di condotta*. In effetti non ce l'aspettavamo, ma il testo deve ancora passare dalle maglie del giudizio di ERA: pensando male ci chiediamo se *tanto buono* significa giocare a farselo bocciare da ERA per tornare a dover ripiegare sulla vecchia formula... ma per adesso incassiamo il potenziale miglioramento

rispetto al declino regolamentare d'impostazione. Tanto per dipingere scenari di contorno, ci dicono che è in preparazione in Europa un procedimento di infrazione sull'Italia per le **tempistiche del Soccorso** al macchinista (DM 19/2011), ma non perché insufficienti, al contrario perché individuato quale ostacolo da rimuovere. Il mondo a rovescio.

Ma il capotreno-ripestato-la-cui-sortenon-è-però-ancora-certa è forse un falso vessillo distrattivo agitato per polarizzare la discussione. Il resto dell'impianto *rarefatto* della riforma normativa, allineandosi all'Europa, rimane quello. Quando chiediamo conto sulla totale scomparsa dal nuovo RCF della normativa sulle **porte di salita dei rotabili**, glissano e liquidano "è già contenuto tutto nelle STI loc e rotabili (Regolamento EU 1302/2014)". E perché non ripeterla? Se giova ripetiamolo, sono loro stessi nella bozza di Decreto a scriverlo ("precisare concetti e definizioni, anche in ridondanza rispetto, ad esempio, a quelli riportati nelle STI"). Andiamola poi a vedere questa norma Loc and (rolling) Stock: di porte (esterne) si parla con dovizia al paragrafo 4.2.5.5.1-10 e se ne proclama la stretta inerente alla sicurezza, ma vengono elencati tutti requisiti che perdono di precisione e coerenza quando si vada alla gestione del degrado. E qui abbiamo conosciuto in Trenitalia, con la serie DEIF 4 e connesse, autentiche acrobazie verbali per far viaggiare i treni a qualunque condizione e visto scorrere fiumi di inchiostro. Ecco, a quello rinvia ritirandosi adesso l'ANSFISA. Come nella trama di un poliziesco incentrato sul sosia: esce di soppiatto l'Agenzia ed entra l'Azienda. Del resto nella prosciugata bozza di nuovo RCF (artt.3.3.4-5 e 3.8.28) vengono ripetuti solo i principi generali cui le porte di salita devono ottemperare, una serratura generica di protezione che qualsiasi scassinatore può effrangere in scioltezza procedurale.

Altro punto della riforma del RCF in bozza, da notare per disimpegno normativo, è quello riguardante l'obbligo di consentire ai viaggiatori di comunicare qualsiasi anomalia sul treno per poter intervenire. Da anni abbiamo cercato di evidenziare quella formula come grimaldello contro le composizioni multiple (sezioni non comunicanti) con un solo capotreno. Trenitalia se l'è cavata con l'escamotage del **citofono** combinato

con la sottintesa discesa in linea del ct che rimonta sulla sezione da cui è partito l'allarme (senza pudori è scritto nero su bianco nello *Scopo* della DEIF serie 8). L'allora ANSF non ha mai battuto ciglio a questa versione di aggiramento. Ora il RCF più lasso rende ancora più praticabili le scappatoie: la necessità da parte dei viaggiatori di poter comunicare un'emergenza fa ora riferimento al generico personale del treno (art.3.3.6) e laddove parli di agenti PdM/PdA (art.1.3.1) cita solo la comunicazione ma ha per sé la conseguente azione *per poter intervenire* che sussisteva prima; essa infatti esplicitava l'impedimento fisico a poter operare in talune situazioni, come le composizioni multiple.

Sul **primo incidente di Orbassano** dove ha trovato la morte il collega macchinista Umberto Leone il 14 dicembre 2021, schiacciato mentre eseguiva un aggancio, l'Agenzia deve ancora assumere informazioni. Anche del problema di alcune **loc E464** con una disfunzione ad una guarnizione che non fa ricaricare il compressore e quindi mantenere la frenatura, di cui si parla da anni con treni mossi da soli, ANSFISA deve assumere informazioni. Intanto le aziende se la cavano con l'accortezza di imporre il cambio banco passando dall'interno, una pezza che né ripara al guasto (tutto interno alla manutenzione), né ha in mano il modo di gestirlo (tempi di stazionamento? pause?). L'**incidente di Tuscolana** del 29.5.2020, dove un convoglio si è scontrato con un mezzo d'opera provocando dei ferimenti, non risulta agli atti e ANSFISA deve raccogliere informazioni. Laddove le carte ci siano, tipo sulle gestioni delle **ferrovie regionali** (ex concesse) che sono alla preistoria dei requisiti tecnologici di sicurezza, l'Agenzia concede proroghe in bianco: dalle protezioni dei cantieri ancora su avvistamento, ai sistemi di esercizio ancora con blocco elettrico manuale. A fronte di ciò nessuna penalizzazione di esercizio commerciale è stata presa in considerazione.

A proposito di attrezzatura di **sicurezza dei PL** con sistema PAI che rileva gli ingombri rimasti fra le barriere con vincolo sul segnale di protezione, RFI avrebbe comunicato di procedere con un programma di adeguamento di 100 PL/anno, che già l'Agenzia valuta insufficiente. Abbiamo segnalato che occorre anche un criterio qualitativo per abbattere le fonti di pericolo, laddove vi siano

PL di maggior rischio per visibilità (es. dietro le curve o dove i fenomeni di foschia sono più frequenti) oppure quelli che hanno avuto e tutt'ora sono sedi di incidenti/pericolati; ma soprattutto quelli con un regime di chiusura a tempo non più tollerabile (per inversione fra azione e protezione e già causa del terribile incidente di Caluso) – ma all'Agenzia non risultano più in funzione da alcuna parte e verranno acquisite maggiori informazioni. Fermo restando che meglio sarebbe togliere del tutto l'intersezione fra strada e ferrovia, rimane ad ogni buon conto il problema di un inconveniente (ingombro, allarme, etc) che si possa manifestare nel lasso di tempo in cui il convoglio abbia già superato il segnale e arrivi sul PL: di arresti automatici a codice Infill non si è sentito più parlare.

Rispetto al **secondo incidente di Orbassano** (scontro fra manovra e treno) di appena dieci giorni prima, ANSFISA concorda sulla necessità di ricondurre sotto la protezione SCMT anche le manovre (al momento doppio segnale di marmotta e V. max 30km/h). Altrimenti, soggiunge, se non sia possibile, si dovrà disgiungere le attività sospendendole con un lasso intercorrente di almeno 5'. Sfogliamo la bozza di RCF e notiamo che l'indicazione principale (ma non quella in degrado) è già contenuta all'art.3.1.7. Sempre scorrendo la proposta di nuovo RCF leggiamo (art.2.1.8-9) che in materia di sicurezza le **attività di verifica** [a valle di lavorazioni, manutenzione] devono essere indipendenti da quelle di esecuzione e tracciabili con registrazione. Il riferimento alla verifica di concordanza fra Acei e posizione dei deviatori è evidente e speriamo di buon auspicio nel contenuto perché l'immane incidente di Livraga 2019 (ma già Lavino 2012) non abbia a ripetersi. Notiamo che la dicitura dell'articolo esprime l'accoglimento di un concetto importante: "al fine di rilevare gli errori commessi durante l'attività...", un approccio culturale che apertamente sposta su sistemi, procedure e dispositivi automatici (esplicitazione in 2.1.2) la responsabilità che ora ricade sugli operatori; un apprezzabile avanzamento nel modo di guardare all'*errore umano* non come impronunciabile condanna ma piuttosto come variabile sempre presente e spinta a concepire le forme organizzative che vi possano ovviare. Sulla questione **manutenzione infrastruttura**, ci portiamo dietro domande inevase da svariati incontri. Non solo la concessione sempre più ampia alle ditte di appalto nel campo dell'autonomia di certificazione o persino la guida di colonne di mezzi d'opera senza prescritte abilitazioni agli operatori col beneplacito

esplicito o meno di RFI. Ma anche la semplice definizione di cantiere protetto, dacché per ANSFISA è senz'altro possibile eseguire lavori su un binario mentre rimane attivo l'adiacente, *qualora le attività non siano interferenti*: cosa assicura quest'ultimo requisito? Nessun sistema sono in grado di offrire in Agenzia affinché sia fisicamente impedito ad un braccio meccanico di invadere la sagoma o ad un operaio di spingersi oltre mentre esegue una posa ad un franco minimo dal binario attiguo ("il nastro che delimita l'area di cantiere"?). A quel punto la parola magica: lo garantisce l'impresa sotto sua responsabilità (bomba libera tutti). La quale avrà certamente detto a tutti i dipendenti di non oltrepassare il nastro e fatto firmare le liberatorie di formazione in proposito.

Time out, abbiamo sfiorato ogni limite concesso. Ci salutano e ci comunicano che finalmente all'Agenzia sono arrivate le tanto attese nuove assunzioni. Tremate.

Appendice

Nessun tempo residuo permetteva di parlare di **suole dei treni merci**, come di altre cose. Come sanno i lettori, CUB Trasporti ha presentato un esposto che investe gli Organi di Vigilanza fino agli enti europei sulla questione. Il tema è dirimente dal momento che si è recentemente rischiato di riprodurre un incidente come quello di Viareggio, allorché il 22 ottobre 2021 a Sarzana (ma ben 29 sono gli eventi italiani di incidente nel periodo 2019-21) un incendio si è sviluppato sotto al rodiggio di una cisterna di GPL. La gravità dei fatti si riassume in 1) l'Europa spende energie per una normativa antirumore (2014) anziché in elementi di sicurezza (ad es. i rilevatori di svio); 2) l'attività prevista da questa normativa -sostituzione dei ceppi frenanti con altri di nuovo materiale- produce gravi rischi (incendi e svii) cioè va persino a danno della sicurezza; 3) l'Europa rinvia alle singole imprese di censirsi e prendere le cautele opportune (nonostante l'impennata degli episodi) -solo in Italia, a fronte dell'inerzia delle aziende, vengono messe in campo alcune misure restrittive di cautela ma dopo un po' devono essere tolte perché dall'Europa viene l'indicazione che la soluzione è un'altra: rinviare alle imprese censimento e contromisure. E la giostra ricomincia.

Intanto, ancora il 13 marzo a Mileto (linea tirrenica tra Vibo V. e Gioia T.), poco dopo la nuova uscita di ERA, un altro incendio si è sviluppato al sistema frenante di un carro pianale.

La complicità della logica di funzionamento di questi istituti è evidente. Le

imprese fanno come pare loro davanti alla mancanza di provvedimenti dell'organo deputato alla vigilanza mentre questo rimanda alle imprese l'autosorveglianza e l'iniziativa. Lungi dalla responsabilizzazione delle IF, pretesa virtuosa dal sistema inserito in un orizzonte liberistico (sintetizzabile in "mi costa di più l'incidente della prevenzione"), la logica privatistica -con l'occhio al realizzo tramite taglio delle spese- spinge a stare appena sopra gli standard di rischio. Spinge quindi a ribasso, a scendere verso l'incidente. Nessuna omeostasi del sistema ma piuttosto alti e bassi di periodi storici, in cui a seguito di fatti clamorosi si stringono i margini normativi davanti all'opinione pubblica indignata, per poi allentarli nuovamente quando quella viene rivolta verso altri oggetti d'attenzione. Come spiegare diversamente i dispositivi manomessi nelle morti operaie anche recenti (Luana a Prato, Laila a Modena...)? La rimozione della forcilla che avrebbe sostenuto la cabina sull'altra corda nella funivia del Mottarone (23 maggio 2021) era accompagnata dalla piatte rassicurazione del "ma quando mai!". Idiozia o cattiveria non spiegano un bel nulla. Quelle logiche sì. Il fatto che quegli istituti di fonte normativa superiore e vigilanza abbiano statutariamente quegli impianti di funzionamento, che hanno incorporate tali logiche, è solo il segno che il sistema è così potente da essersi coperto le spalle.

AGGIORNAMENTO DI APRILE – il collo del capotreno ancora sul ceppo

Con lettera del 4 aprile ANSFISA fa sapere agli interlocutori sindacali che, sulla proposta di RCF, 32 punti sono stati rigettati dall'Agenzia Europea e altri 34 dalla Commissione Europea. Fra i punti respinti anche quello che ripescava il capotreno dalla sua decretata fine, almeno come imprescindibile figura della sicurezza sul treno. Le obiezioni di ERA sul punto, secondo lo schema ideologico predisposto, riguardano il fatto che i principi regolamentari non possono definire la composizione dell'equipaggio che "è prerogativa dell'impresa" e la stessa *sicurezza dei viaggiatori* è già contenuta nella STI OPE (2019/773) "dove ancora una volta si rimanda al Sistema di Gestione Sicurezza delle imprese". Su cui cioè non occorre mettere ulteriormente bocca.

Merita, anche per brevità, vedere da vicino il punto richiamato da ERA per impedire una legislazione più articolata che si diffonda verso requisiti e quindi processi e quindi operatori incaricati. Il paragrafo richiamato della STI OPE (4.2.2.4.2 "Sicurezza dei passeggeri") è infatti di disarmante disimpegno: consta dell'uni-

ca frase "L'impresa ferroviaria deve garantire che il trasporto passeggeri sia effettuato in condizioni di sicurezza alla partenza e nel corso del viaggio". Punto. C'è da chiedersi, proseguendo questa logica, se tutto il regolamento ferroviario di emissione da parte dell'ente pubblico non possa ridursi ad un solo articolo, del tipo "Le IIFF devono garantire che tutto vada bene"! ovvero se la genericità di quanto affermato per demandare tutto all'autosorveglianza dei soggetti privati non sia alla fine lo scopo ultimo, con il quale l'ente pubblico cessa perfino la propria ragione d'essere, avendo trasferito tutte le prerogative a quelli. In che modo dunque, nel caso dei passeggeri, si preserva la sicurezza dei viaggiatori? Qui, nella generica postulazione, a venir meno come compito preventivo, è in gioco la funzione stessa di ogni Agenzia: quale standard è richiesto se il regolamento attuativo è tutto in mano alle imprese? L'Agenzia potrà solo riservarsi un intervento postumo, a incidente avvenuto ("Non avete rispettato il punto che vi imponeva di garantire la sicurezza"), neanche nei *potenziali* incidenti - in quanto letteralmente non hanno

(ancora) infranto niente. Se a ciò aggiungiamo che neppure nelle contraddizioni fra regolamento IF e loro pratica, ANSF interviene perentoriamente e chiede al massimo conto dell'accaduto appagandosi poi delle rassicurazioni del ripristino della regolarità, siamo arrivati al termine di una partita vinta dal *privato* prima ancora di essere giocata, in quanto della sua squadra fanno parte arbitri, regole di gioco e tribunale sportivo.

"Tuttavia", prosegue con sollecita rassicurazione ANSFISA nella seconda parte della comunicazione di aprile, l'Agenzia Italiana è intenzionata a non demordere e darà battaglia sul punto. In che modo? 1) Ribadendo *le funzioni cui assolvere* per garantire la sicurezza - si dovrebbe dunque tornare alla formulazione originaria 1 o 2 e la tenuta del capotreno dipenderà da quanto quelle funzioni siano messe in relazione all'operatore che vi presiede. 2) Discutere con ERA che non vede la necessità di particolarità nazionali -lo abbiamo visto, è il meccanismo della rarefazione dei regolamenti più restrittivi- cercando di apportare quelle modifiche nel regolamento europeo stesso, con gli argomenti di maggior tutela

che pur non scalfiscono la libertà di impresa. 3) Negoziare con ERA un RCF provvisorio che mantenga più a lungo possibile l'anomalia italiana. Oltre all'apparenza di un impegno profuso da parte di ANSFISA in relazione alle pressioni ricevute dal mondo sindacale, cui tutti siamo grati pur nelle maglie dello schema liberistico che abbiamo visto, l'indicazione politica contenuta nel punto 3), ci pare evidente, è quella simile al requisito di intercomunicabilità per applicare l'AS che ha solo Trenitalia e nessun'altra IF: combattere nei CCNL aziendali perché il *dipiù* di sicurezza sia mantenuto. Un salvataggio in corner che ha la debolezza -proseguendo l'analogia- di essere vantato solo nelle grandi aziende e di rimanere appeso ad un filo laddove le ragioni di impresa (es. lo stesso dumping delle altre) ne richiedano l'eliminazione. Il capotreno poi è scoglio ben inferiore rispetto alle barricate erette dai macchinisti negli anni '90 e 2000. Non si tratta solo di una minor capacità di resistenza di una categoria, quanto il fatto che, del resto, alle ragioni di impresa è adesso consegnato tutto quanto fin da principio. ■

ANCORA UN ATTACCO AL RUOLO DEL CAPOTRENO

Nuovamente depennato dal prossimo RCF Ansfisa. La cronaca dei fatti

L'antefatto

I tentativi di eliminare l'obbligo di prevedere il Personale di Accompagnamento sui treni viaggiatori non sono recenti e risalgono già al Regolamento Circolazione Ferroviaria 2012. Alla fine l'obbligo rimase, non senza un lungo braccio di ferro.

La situazione attuale Allo stato attuale vige il Regolamento Circolazione Ferroviaria 2012 che prevede la presenza del PdA sui treni viaggiatori all'art. 4.28: "Sui treni, oltre all'Agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al Capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il Capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e di discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta".

Le prime due bozze del nuovo RCF Ansfisa previsto per il 2022

La questione si è riproposta in sede di stesura del prossimo Regolamento Circolazione Ferroviaria 2022. Precisamente nella prima bozza inviataci Ansfisa aveva completamente eliminato il richiamo al Capotreno/PdA tramite il nuovo art. 2.1.1: "Sull'infrastruttura e sui convogli devono essere svolte, tramite persone o dispositivi tecnologici, tutte le funzioni atte a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e

terzi, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura e dei convogli, dell'interazione tra essi, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio". La stessa Agenzia commentava questa radicale modifica scrivendo: "Eliminato il richiamo alle persone presenti a bordo per far riferimento al solo obbligo di assolvimento delle funzioni che devono essere garantite a bordo". Dopo questa prima bozza ed a seguito di pressioni sindacali (vedi nostra lettera del 16 luglio 2021 consultabile sul nostro sito <http://cubferrovie.altervista.org/>) nella seconda bozza Ansfisa ha modificato l'articolo in questione con una formulazione molto migliorativa: "Sull'infrastruttura e sui convogli devono essere svolte tutte le funzioni atte a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria e la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura e dei convogli, dell'interazione tra essi, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio tramite addetti aventi competenze certificate. In particolare, sui treni passeggeri, devono essere garantiti la sicurezza nelle fasi di salita e discesa dai convogli, a bordo degli stessi e nelle situazioni di emergenza o di degrado e il soccorso eventualmente necessario alle persone presenti a bordo, tramite addetti all'accompagnamento dei treni, che, inoltre, coadiuvano, ove necessario, l'agente di condotta".

La bocciatura di ERA dell'ultima bozza di RCF

Questa seconda bozza è stata quindi inviata ad ERA (Agenzia europea) per l'approvazione, ERA ha bocciato la modifica con la seguente motivazione: "La composizione dell'equipaggio è quindi prerogativa dell'impresa per il tramite del proprio SGS [ndr: sistema di gestione della sicurezza] che è lo strumento designato per la gestione dei rischi. inoltre, nella STI OPE si fa riferimento alla sicurezza dei viaggiatori al punto 4.2.2.4.2 dove ancora una volta si rimanda al sgs delle imprese. la regola non può essere accettata" (vedi comunicazione ASFISA in merito sul nostro sito <http://cubferrovie.altervista.org/>).

Questa la cronaca dei fatti allo stato attuale. ■

Lutti nostri

CARLO SABUCCO

È deceduto Carlo Sabucco, ex macchinista di Roma. Aveva 73 anni. Fu promotore di numerosissime iniziative: nel CoMU (presidente dell'Associazione per l'assistenza legale), nell'Anlafer, nell'Associazione per la qualità della vita contro la morte per fame, nell'Alsadisi (Associazione Legale Salute Diritti Sicurezza).

Che la terra ti sia lieve



ruolo, assolto, poi, in maniera differente da quanto sino allora proclamato. Lui il vecchio adagio del dire e del fare lo colmava con la sua forza interiore perché in certi ideali ci credeva senza, tuttavia, illudersi, seguendo ad andare avanti sempre e comunque, in barba alle convenzioni e agli stereotipi, perché solo così si può guardare lontano senza aver paura di dover abbassare lo sguardo davanti a qualcuno.

Noi, da parte nostra, lo ricorderemo come lo abbiamo conosciuto, vitale, indomito e mai dietro al primo, semmai vicino a quello, mettendoci sempre la faccia, perché a parlare da remoto sono buoni tutti, e qualcuno sbaglia pure in quello.

Forse vivere una vita senza troppi compromessi è stata una buona vita, e a seguito di questa amara considerazione, sappiamo per certo che se un giorno rivedremo il nostro amico con la fascia dei "Cobas" stretta sulla fronte, nella famosa immagine iconica di qualche tempo fa, lo troveremo dove lo abbiamo lasciato, sulle barricate, come tutti i grandi ribelli, quelli che almeno hanno tentato di cambiare un mondo ingiusto e pieno di contraddizioni, e l'esserci riusciti o no non fa differenza alcuna, perché le cose importanti non si scrivono.

Ciao Carlo.

LUIGI CORINI

Per ricordare Carlo Sabucco

Carlo Sabucco nell'immaginario collettivo ferroviario rappresenta l'uomo che è stato sempre contro, e non c'è stato un momento della storia sindacale ferroviaria degli ultimi decenni che non lo abbia visto quale protagonista a combattere iniquità e ingiustizie di cui erano oberati i colleghi del ferro, quelli che passavano la quotidianità lavorativa sulla breccia.

Trovare, pertanto, delle parole appropriate per una figura carismatica come la sua, ma pur sempre con una visibilità discreta, non è facile.

Tuttavia non è neppure difficile ricordarne il carattere indocile da grande combattente che, sotto l'aspetto troppo spesso burbero e il carattere intransigente, nascondeva una qualità

rara ai giorni nostri, una lealtà sincera verso quanti sentivano che quel mondo decantato come speciale da troppi rappresentanti sindacali eccessivamente inclini ai giudizi di chi sedeva in alto, non era nella realtà ciò che veniva descritto, perché la realtà era meno affascinante, dovendosi sempre rincorrere miglione necessarie per la sicurezza, per i livelli occupazionali e per i salari non sempre sufficienti per una vita dignitosa.

Carlo c'era comunque, dove c'era la lotta lui non mancava mai, cercando di continuo di avvicinare la gente per essere sempre di più perché così si vincono le battaglie, seppur, non di rado, qualche commento amaro gli sia sfuggito vedendo quanti, cancellando in un attimo le rare tracce di buonsenso, diventavano deferenti verso i padroni una volta arrivati a ricoprire un

Libertà e dignità

Il 12 marzo tanti ferrovieri hanno portato l'ultimo saluto al macchinista Carlo Sabucco, morto per covid. Nel Tempietto Egizio al Verano di Roma, Mauro e gli altri compagni di lavoro lo hanno ricordato per le sue tante battaglie in difesa della dignità, della libertà, della salute dei lavoratori. Con loro Ezio Gallori per tanti anni riferimento politico e umano della categoria.

Carlo è stato protagonista di battaglie importanti come quelle contro gli effetti dell'amianto e dell'elettromagnetismo. Attivista sindacale nel Comu, redattore di riviste ambientaliste come il Telamone, iscritto per un periodo a Rifondazione Comunista ha poi aderito alle associazioni in difesa dei consumatori per le quali mise a disposizione il suo nome e il suo entusiasmo anche in diverse elezioni.

La figlia Verusca ha voluto ricordare le sue passioni umane, il suo spirito godereccio, la sua passione per la natura che ne faceva un ortolano ambulante. Per questo le sue ceneri verranno messe sotto un albero nel giardino di casa. Una poesia recitata da un suo giovane amico e la Locomotiva di Guccini cantata con passione da una brava amica cantante hanno chiuso la breve cerimonia. Con l'impegno di ritrovarci tra un anno per ricordarlo degnamente con un pranzo, come amava fare lui per i compagni scomparsi, ma sempre vivi nella memoria.

A ricordarci l'impegno ogni partecipante è tornato a casa con una bottiglia di Chianti da bere alla sua vita spavalda e generosa.

Non lacrime, ma Lacryma Christi.



OMBRE ROSSE**IL GIAPPONE È VICINO**

Chi legge questo giornale da un po' di tempo sa che una delle nostre caratteristiche - non replicata né imitata sinora - è quella di uno sguardo analitico a tutto campo, che investe la situazione delle ferrovie e dei ferrovieri nel mondo. In particolare largo, larghissimo spazio è stato dedicato al Giappone. Nella terra d'Oriente i ritmi di lavoro vengono spinti sino alle estreme conseguenze, la pressione sui lavoratori raggiunge livelli allucinanti; abbiamo riportato cosa significhi a cosa si vada incontro quando si accumula qualche minuto di ritardo... Il pensiero è subito corso al Giappone nel febbraio scorso, nel leggere l'Istruzione Operativa IC sui salti di fermata (DBIC.IO.03), edita dalla Divisione Passeggeri, o Businèsss o come si chiama ora. Ergo, dopo un salto di fermata verranno presi provvedimenti in sequenza, tra cui:

- convocazione dell'agente "al fine di sensibilizzare l'agente rispetto alla rilevanza": come se il lavoratore non lo sappia e si diverta a volare marciapiedi (punto 1);
- In caso di rilevamento di "carezza degli aspetti comportamentali" il possibile coinvolgimento del "Team Psicologi" con le modalità già in essere della famigerata COCS 49 (punto 2);
- Se non bastasse, test per verificare "l'assenza di carenze sulle altre competenze di ruolo dell'AdC" (punto 3);
- Pagellina, marchio "M" che sta per "migliorabile", distogliendo dal turno l'autore del misfatto (punto 5);
- SIDAC (punto 6).

Forse potremmo continuare, ma possiamo fermarci qui. Nessun cenno, ovviamente, sul fatto che i salti di fermata spesso avvengono per concause interne ed esterne (esempio più consono il fatto che spesso i turni non permettono un recupero psico-fisico adeguato, che l'attività di condotta può essere disturbata da uomo morto e telefonate improvvise, ecc.), il tutto lo si risolve con un percorso di pressione sul lavoratore che a tutto serve fuorché porre le premesse per riparare all'errore. Anzi. Una sorta di versione italica della giapponesizzazione, che dovrebbe vedere insorgere i lavoratori per chiedere il ritiro del percorso stabilito dalla disposizione. Ma è proprio questo il punto: la risposta dei lavoratori non c'è. Di questo passo arriveremo tra qualche anno alle... telecamere in cabina. Già da qualche parte nel mondo, in Giappone come nelle Americhe, se ne parla. Questione di tempo, se non invertiamo la tendenza. ■

ALP

Ode a chi non ode (LXI)

*And did we tell you the
name of the game, boy?
We call it 'riding the gravy
train'*

*(Pink Floyd, Have a cigar,
1975)*

d'avere un'armata sterminata
sogna senz'ombre il generale e
fiori rossi disegnan l'uniforme ricomposta

d'avere un'amata straziata
non svergogna il respinto
ammiratore d'ogni *no* una pugnalata

d'avere una cometa mutilata
lagna il bimbo: come la metti la coda va dove spira il vento
o d'una cucciolata di musetti, per suo piacere e lor tormento

d'avere un'alzata migliore
agogna il ferroviere che di sonno conta l'ore
non solo il pallavolista
che in rete la schiacciata ancora svista

d'avere il figlio ingegnere
s'intigna da sempre il macchinista
poi sarà d'un altro il figlio in lista
a fargli grosso il sedere

infiamma pei trenini in corsa l'imprenditore
ammiraglio d'una flotta che vuol schierare
finché al taglio della borsa gli resta fregata

di procurare vite spacciate non disdegna
il venditore di sogni che incatenano
ben sapendo che la sua non è da meno

NOTE DI LAVORO FERROVIARIO DALL'AMERICA



In un articolo scritto per Labor Notes il 2 febbraio "I sindacati ferroviari stanno trattando su un buon lavoro divenuto oggi miserabile" (<https://labornotes.org/2022/02/rail-negotiations-are-about-good-job-made-miserable>) e riproposto con qualche aggiunta il 10 febbraio su Consortium News col titolo "La crisi nelle ferrovie americane", Joe DeManuelle-Hall fa il punto sul lavoro tra i binari in USA tra pandemia, espansione dei volumi di traffico, incontrastato potere delle aziende e il loro assillante imperativo di tagliare i costi. Lo sguardo è incentrato sul traffico merci. La vertenza contrattuale nazionale tra mille lacci burocratici, tutti a sfavore della libertà di azione da parte dei lavoratori mentre lasciano mano libera alle compagnie ferroviarie. Traduciamo qui di seguito l'articolo per gli interessanti elementi di parallelismo nelle forme e nei contenuti con la situazione italiana. Joe DeManuelle-Hall scrive e fa l'organizzatore per Labor Notes e abita a New York dove è membro del Partito Socialista Democratico d'America sezione di Brooklyn. Tra parentesi quadre [...] le nostre note redazionali.

Nel 2022 ci si aspetta un surriscaldamento delle trattative per il contratto che interessa 115mila ferrovieri americani. I lavoratori sono in fibrillazione per l'impatto di misure di taglio estremo dei costi. Le temperie sindacali stanno salendo di pressione da vapore, lungo la lenta scala del percorso previsto dalla legge (Railway Labor Act), muovendosi verso un esito: uno sciopero o una serrata. La ferrovia resta uno dei comparti industriali di maggior sindacalizzazione della nazione USA e i ferrovieri tengono in piedi le arterie del sistema economico. Nel 2018 si sono mosse su ferro 1730mld di tonnellate merci per miglio, mentre su strada 2030mld. Una stretta maggioranza di merci trasportate sui binari consiste nei trasporti di gran peso, dal grano alle automobili ai prodotti minerari; appena un po' meno i beni di consumo.

FRENESIA DEL TAGLIO DEI COSTI

Nella giostra di notizie su ciò che scende di prezzo nelle catene di approvvigionamento, poco è stato detto su un fattore decisivo: gli anni di

strizzata che le imprese ferroviarie hanno impresso sulle organizzazioni e sul costo del lavoro. *Ferrovie a scadenza di precisione* ("Precision Scheduled Railroading") è un termine nebuloso che è stato messo in circolazione a coprire molte misure di mero taglio dei costi e aumento dei profitti - benché il nome si riferisca a operazioni di traffico ferroviario impostate su determinate tempistiche, questo è solo un pezzo di quanto messo in opera - e tutte le imprese hanno adottato più o meno parzialmente tali misure. PSR è al fondo la versione ferroviaria della *produzione snella*: la metodologia di aumento dei tempi e taglio dei posti di lavoro che ha preso piede nell'industria metalmeccanica negli anni '80 e da lì si è diffusa ovunque. Le ferrovie l'hanno perseguita con il taglio delle linee di minor profitto, concentrazione di scali e impianti chiudendo quelli più piccoli, rinnovando i depositi e altri impianti, effettuando meno treni e più lunghi e infine lasciando a casa migliaia di lavoratori mentre si chiedeva ai rimanenti di lavorare di più. Le ferrovie di classe I, le compagnie che fatturano all'anno oltre 900mln di dollari, hanno impie-

gato meno lavoratori questo gennaio che ogni altro mese dal 2012, andando sotto anche quelli della prima ondata di pandemia. Il taglio delle ferrovie sul personale in alcuni comparti è stato del 35% rispetto a molti anni precedenti. A dicembre 2015 vi erano in totale 160.795 ferrovieri nelle imprese di classe I e soli 113.499 a dicembre 2021. Allo stesso tempo i treni merci hanno trasportato un tonnello medio per treno del 30% in più nel 2020 rispetto al 2000.

Ma tutte queste pratiche si sommano ad un sistema che non funziona bene sotto pressione, quella della pandemia globale o quella nelle normali specifiche operazioni. In sintesi le catene di approvvigionamento *just in time* non hanno margini per errori e i ritardi provocano a cascata maggiori ritardi.

LAVORI RESI INSOPPORTABILI

Per i ferrovieri rimasti il PSR ha trasformato in peggio i loro lavori. Essi hanno meno giorni liberi e sono aumentate le turnazioni irregolari più di prima. Convogli più lunghi significa un lavoro più difficoltoso e più frequenti deragliamenti. Le ferrovie hanno tagliato le lavorazioni di controllo. Hanno continuamente rinviato le operazioni manutentive e la lavorazione è stata esternalizzata, laddove tradizionalmente era compiuta da lavoratori interni e sindacalizzati. E continuano a spingere per ridurre il personale da due a uno di treni sempre più lunghi. Alla fine le ferrovie hanno prodotto la crisi, hanno dismesso così tante persone che quelle rimaste considerano la situazione insopportabile. I lavoratori raccontano di colleghi che se ne

vanno prima del pensionamento e molti cercano altri lavori - fatti un tempo inauditi per lavori stabili come quello del comparto. Il sito Glassdoor [Porta a vetro], che dà voce ai lavoratori per redigere una valutazione dei loro datori di lavoro, ha pubblicato nel 2020 una lista delle peggiori compagnie americane presso cui lavorare: 3 delle prime 5 sono ferrovie di classe I.

BAGNO DI DENARO

In ogni caso, a seguito di tutte le misure di taglio dei costi e dei trucchetti (come il riacquisto delle quote azionarie, di cui parliamo più avanti), le ferrovie di classe I vanno finanziariamente molto bene. Ad esempio Union Pacific (UP) ha dichiarato nel quarto trimestre 2021 di aver tagliato costi e realizzato un aumento del 23% dei profitti rispetto allo stesso periodo del 2020, sebbene gli indici di puntualità di consegna si erano abbassati, il costo del carburante rincarato e navigava in penuria di personale. Dal 2011 al 2021 UP ha sforbiciato il proprio *tasso di operabilità* (spese su fatturato - più è basso l'indice maggiori i profitti) dal 70,7% al 57,2%. E ha tagliato la propria forza lavoro da 40mila a 30mila unità. I valori azionari e i dividendi pagati sono quintuplicati.

CSX è scesa dai 36mila lavoratori del 2006 a 20,5mila del 2021. In questi 15 anni il prezzo azionario è salito di un impressionante 1526%, i dividendi del 1850% e l'indice di operabilità è caduto dal 78% al 54%.

Le ferrovie di classe I stanno inoltre arricchendo i loro azionisti autocomprandosi le proprie azioni - un meccanismo che fa crescere il titolo e i divi-

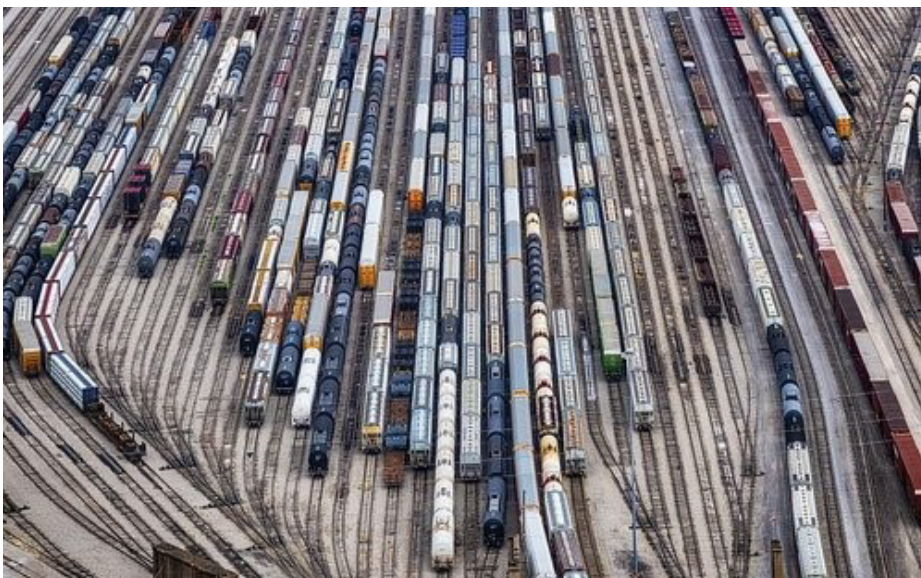
dendi: la scarsità di azioni che rimangono sul mercato ne fanno aumentare la quotazione. La sola UP ha speso 8,2mld di dollari in riacquisto di azioni nel 2018 e 5,8mld nel 2019. Secondo la BMW, associazione di lavoratori della manutenzione di binari e ponti, nei 33 mesi precedenti al dicembre 2021 UP CSX e Norfolk Southern insieme hanno speso più denaro nel riacquisto di azioni che in stipendi e benefit.

TRATTATIVE DIVISE

La maggior parte delle imprese di classe I trattano unitamente attraverso il National Carriers Conference Committee (NCCC): UP, NS, CSX, BNSF, Kansas City Southern and Canadian National, mentre due classe I trattano separatamente: Canadian Pacific e Amtrak.

Sul lato sindacale le cose sono più frammentate. Le 13 Organizzazioni Sindacali in rappresentanza dei vari mestieri ferroviari sono divise in due coalizioni che trattano separatamente col NCCC. La più grande è la Coordinated Bargaining Coalition, fatta di 11 sindacati, la più piccola è composta dalle rimanenti due: BMW e SMART Mechanical Division (SMART-MD). E già ciò riflette una recente unificazione dal momento che ai negoziati precedenti vi erano 3 coalizioni. Ambiti merceologici e politiche sindacali possono incasinare il panorama: BMW e i macchinisti di BLET sono entrambe affiliate ai Teamsters [logistica] ma trattano separatamente, la stessa cosa avviene per le due affiliate degli SMART.

Ferrovie e Compagnie aeree sotto-stanno alla disciplina del Railway Labor Act che, approvato una decina di anni prima del National Labor Relation Act, concede al Governo Federale una mano più pesante sui negoziati e comporta molte più fasi burocratiche. Le Organizzazioni Sindacali non possono scioperare durante le trattative contrattuali fino a che non gli viene permesso dal Governo, cosa che avviene solo dopo che hanno esaurito tutte le altre fasi - e se il Congresso non interviene a bloccare lo sciopero. L'ultimo sciopero nazionale ferroviario è avvenuto nel 1991 ed è durato un solo giorno prima che parlamento e presidente (George H. Bush [sr]) rispedissero gli scioperanti a lavoro.





UN COMITATO PIÙ INCLINE

L'attuale negoziato con le maggiori compagnie ferroviarie va avanti dal 2019, quando i contratti furono prolungati su un emendamento che stabiliva la non scadenza dei contratti ferroviari. Fino a tempi recenti il National Mediation Board -l'istituto composto di 3 membri che sorveglia sull'applicazione del Railway Labor Act- era predominato da nomine del Partito Repubblicano che sono verosimilmente più vicine alle imprese ma a dicembre il Senato ha confermato la scelta del presidente Biden su Deirdre Hamilton, che porta 2 a 1 le nomine in favore del Partito Democratico. Deirdre ha in precedenza lavorato per l'Associazione degli Assistenti di volo e per i Teamsters. Ci si attende che i sindacati spingano in avanti il procedimento negoziale attraverso le fasi più rapidamente di prima. La Coordinated Bargaining Coalition ha infine chiesto la mediazione a gennaio. La coalizione BMW e SMART-TD sono in mediazione da luglio 2021. Recentemente ha dichiarato lo stallo e richiesto il passaggio successivo: la creazione del Presidential Emergency Board. In qualità di Presidente, Joe Biden, ha infatti il potere di formare un comitato di emergenza una volta che la mediazione si esaurisce, se entrambe le parti rifiutano di legarsi ad un arbitrato. Il Comitato ha 30 giorni per emettere istanze e raccomandazioni, seguito da altri 30 giorni di raffreddamento. Alla fine del periodo può tenersi uno sciopero o una serrata - o il Congresso può met-

tersi di traverso.

Data l'attenzione nazionale alla catena di approvvigionamento e all'economia, i Democratici si ritroverebbero sotto una significativa premura per risolvere la controversia senza uno sciopero.

CHE COS'È UN WEEKEND?

Nel frattempo, al di fuori dei negoziati, altre vertenze stanno emergendo. Alla Norfolk Southern, una delle compagnie che ha fatto i più profondi tagli, i macchinisti sono obbligati a lavorare fuori dal mansionario, come conduttori - per coprire mancanze di personale decise dall'azienda (tra le molte figure professionali ferroviarie le maggiori due sono i macchinisti che guidano i treni e i conduttori che sovrintendono a una varietà di funzioni tra cui le comunicazioni con le strutture e le manovre [più vicine quindi ai nostri TPT per i merci]). BLET e SMART-MD hanno chiesto una ingiunzione che fermasse tale pratica e facesse reintegrare i macchinisti che si erano rifiutati di lavorare fuori dalla mansione. Se le corti decretano che si tratta di una "vertenza maggiore" secondo il Railway Labor Act, i sindacati possono potenzialmente scioperare. Se però decretano lo status di "vertenza minore" allora la migliore speranza che essi hanno è un arbitrato, che però lascia il comportamento aziendale inalterato.

BNSF ha annunciato una nuova politica a punti per le presenze di macchinisti e conduttori che già hanno tur-

nazioni irregolari e riposi inconsistenti. Conduttori e macchinisti lavorano a chiamata, sono impiegati molti giorni di fila e vengono inseriti a lavoro in modo selvaggio. I lavoratori hanno inoltre difficoltà a godere delle ferie e non hanno i giorni di malattia pagati. Nel nuovo sistema a punti, come lo ha descritto un lavoratore, una volta preso un sabato e domenica liberi assieme, devi lavorare settimane o mesi, a diritto e senza giorni liberi, per uscire dal buco.

BLET e SMART-TD sindacati che rappresentano i 17mila lavoratori in queste figure professionali davanti alla BNSF, hanno annunciato la proclamazione di sciopero su questa modifica unilaterale della politica del lavoro. BNSF ha chiesto e ottenuto dalla corte federale un'ingiunzione contro lo sciopero. Intanto, mentre questo rilievo veniva combattuto, BNSF ha cominciato ad applicare la disciplina a punti sulle presenze a partire dal 1 febbraio.

Ciascun lavoratore è allo stremo - preoccupato della salute e della sicurezza dal momento che si lavora al risparmio, si è sfiniti da carichi di lavoro accresciuti, sotto organici e sotto totalitarie discipline del lavoro che vengono continuamente rinforzate. I ferrovieri con cui ho parlato sono convinti che in un modo o in un altro i loro colleghi finiranno per far rimbalzare la questione sulle imprese, o con le dimissioni, a rigetto di contratti insoddisfacenti, o scioperando. ■

JDM-H

STRAGE DI VIAREGGIO. ASSOLTE LE IMPRESE E CONDANNATA ALLA REFUSIONE ANCHE CUB TRASPORTI



APPELLO PER UN SOSTEGNO SOLIDALE

Come gli RLS e le altre OOSS che si sono costituite parte civile nel processo per la strage di Viareggio, anche CUB Trasporti è stata condannata a rifondere le aziende di quanto stabilito nei primi due gradi di giudizio.

Come noto, infatti, la Corte di Cassazione ha ribaltato la sentenza precedentemente consolidata, escludendo il tema del Lavoro dalla strage, con la conseguenza del venir meno delle aggravanti per gli imputati, l'aumento delle fattispecie giuridiche prescritte, la condanna dei ruoli di AD ma non delle personalità giuridiche aziendali e infine l'inammissibilità al processo delle parti civili sindacali.

Queste devono quindi restituire quanto i giudici di appello avevano liquidato in sentenza a loro, assieme alle spese dei propri legali di parte e le spese di giudizio. Per CUB Trasporti si tratta di 50mila + 30mila + X non ancora stabilito. Per un sindacato di base che vive delle tessere dei propri iscritti la cifra da produrre dal nulla di 30mila+X euro è in grado di mettere in ginocchio l'organizzazione e l'attività, mettendone a rischio l'esistenza stessa. Siamo consapevoli che il rovesciamento dell'esito processuale al terzo grado, con questa sentenza e la mannaia economica che ne consegue, costituiscano un chiaro messaggio di diffida dall'occuparsi di queste cose.

Non deve passare.

FACCIAMO APPELLO

perché iscritti, attivisti, simpatizzanti e quanti ritengono vitale l'attività del sindacalismo di base in ferrovia e nei trasporti, ci aiutino a raggiungere la cifra di 30mila euro da restituire alle aziende di trasporto imputate nel processo. Nondimeno continueremo la nostra presenza di sostegno nei processi come parte della più generale battaglia per la sicurezza ferroviaria e nei luoghi di lavoro. Accanto ai famigliari delle vittime, i ferrovieri coinvolti e chiunque quotidianamente si adopera per l'applicazione e miglioramento delle norme di sicurezza.

PER I VERSAMENTI UTILIZZARE L' IBAN

IT83 X030 6902 9041 0000 000 1729

intestato a CUB Trasporti CON CAUSALE SOSTEGNO PER SPESE PROCESSO DI VIAREGGIO

per contatti cub-trasporti@libero.it

I ferrovieri CUB Trasporti, 5 febbraio 2022



NO WAR

COME CAMBIA LA GIURISPRUDENZA DOPO LE MOTIVAZIONI DI CASSAZIONE SU VIAREGGIO

**INTERVISTA ALL'AVVOCATO GABRIELE DALLE LUCHE,
PENALISTA DI PIETRASANTA CHE PATROCINA I
FAMIGLIARI DELLE VITTIME E IN CASSAZIONE ANCHE
CUB TRASPORTI**



1) La Cassazione su Viareggio arriva con un pronunciamento fortemente impattante la giurisprudenza tanto da ribaltare molti aspetti dei giudizi precedenti. La sentenza è del 8 gennaio 2021 ma le motivazioni non escono che il 6 settembre dopo una gestazione di 8 mesi. A noi osservatori esterni ci appaiono inoltre alcune stranezze di contorno, le puoi elencare?

La sentenza pronunciata dalla Suprema Corte in data 8 gennaio 2021 sulla Strage di Viareggio costituisce un pericoloso precedente che avrà sicuramente gravi conseguenze per tutto il settore ferroviario e non solo in termini di effettiva tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori.

Quando l'8 gennaio 2021 il presidente della IV Sezione della Corte di Cassazione ha letto in udienza il dispositivo della sentenza devo dire che la prima reazione è stata sicuramente di grande sconcerto e sorpresa, in quanto l'esclusione dell'aggravante della violazione delle norme antinfortunistiche era inaspettata.

Sorpriendente rispetto a quanto sancito dal Tribunale di Lucca e dalla Corte di Appello di Firenze che avevano, entrambe, riconosciuto come l'incidente avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009 fosse sicuramente un incidente sul lavoro.

Sconcertante perché la caduta dell'aggravante ha avuto come conseguenza la prescrizione del reato di omicidio colposo plurimo, l'esclusione come parti civili dei sindacati e degli RLS e un annullamento senza rinvio perché il fatto non sussiste per le società imputate in relazione all'illecito di cui all'art. 25 septies d.lgs 231 del 2001.

Tale è stato il disorientamento provo-

cato dalla lettura del dispositivo, che la Corte di Cassazione è stata costretta ad emanare un proprio comunicato per chiarire la portata della propria decisione.

In particolar modo, è stato evidenziato come avesse trovato conferma sia l'esistenza del reato di omicidio colposo plurimo, purtroppo prescritto in quanto esclusa la circostanza aggravante della violazione delle norme di prevenzione sui luoghi di lavoro, sia la responsabilità per il reato di disastro ferroviario colposo.

In tale comunicato, veniva poi chiarito come per alcuni imputati, l'ing. Mauro Moretti e l'ing. Michele Elia, vi fosse un annullamento della sentenza della Corte di Appello solo per alcuni profili di colpa.

Dopo alcuni giorni di riflessione, ci è apparsa subito la gravità della portata di questa decisione; anche se d'altro canto è stata confermata la condanna dei vertici delle nostre Ferrovie: l'ing. Vincenzo Soprano definitivamente; l'ing. Moretti-anche come AD della Holding Ferrovie dello Stato Italiano e l'ing. Elia per alcuni profili di colpa.

Il deposito delle motivazioni ha confermato questa nostra interpretazione e, fermo restando la gravità dell'esclusione dell'aggravante, tutti gli amministratori hanno visto riconosciuta la loro responsabilità per "l'omessa manutenzione" dell'assile fratturato il 29 giugno 2009.

2) Nella sentenza emerge il significato giuridico e politico della distinzione fra azienda e AD. Ce lo puoi spiegare nelle sue ricadute?

Nel nostro sistema penale la responsabilità è personale.

Dei reati, quali quelli che erano conte-

stati nella nostra vicenda, sono stati chiamati a rispondere i singoli imputati e pertanto gli amministratori delegati delle società delle nostre Ferrovie.

Dette società erano state, altresì, imputate sulla base dell'illecito di cui al D.LGS 231/2001, che prevede una responsabilità dell'ente per le condotte di reato poste in essere da soggetti, in particolar modo apicali, che cioè rivestono ruoli di rappresentanza, amministrazione e direzione dell'ente, o comunque da soggetti non apicali sottoposti alla vigilanza o direzione dei primi.

Affinché possa sorgere una responsabilità della società è necessario che il reato sia stato commesso nell'interesse o a vantaggio dell'ente e non tutti i reati, sicuramente non il disastro ferroviario, portano all'insorgenza di detta responsabilità.

Nel nostro caso, il reato presupposto era l'omicidio colposo plurimo aggravato dalla violazione della normativa antinfortunistica.

Le società si trovavano, infatti, ad essere imputate ex art 25 septies del decreto sopra citato.

Caduta l'aggravante, è venuta meno la loro responsabilità e infatti la Corte di Cassazione ha pronunciato una sentenza di annullamento senza rinvio perché il fatto non sussiste.

3) Puoi farci una valutazione della distinzione chiave in sentenza fra "incidente di esercizio" e "sicurezza e salute nei luoghi di lavoro"? A noi

profani sembra di poco apprezzamento: la perdita delle categorie del lavoro per lasciare solo quelle penali ci pare smarrisca l'origine causale del delitto nei processi del lavoro, per lasciare le motivazioni soggettive che non spiegano nulla in questo caso. E anche ammessa quella in via teorica, la casistica ci pare di maggior rilievo con entrambe le componenti in misura diversa presenti. Quali i criteri poi? Occorre che muoiano i lavoratori?

Con la sentenza della Cassazione viene affermato il principio secondo cui vi sarebbe una distinzione tra rischio lavorativo e rischio legato alla circolazione; quest'ultimo rischio proprio e tipico dell'imprenditore ferroviario. Secondo la Suprema Corte, affinché si possa parlare di rischio lavorativo, è necessario che sia violata una specifica norma cautelare dettata in materia di salute e sicurezza dei lavoratori e che l'evento che si sia verificato corrisponda alla classe di eventi che detta regola violata intende evitare che accadano.

Solo in tale circostanza, si ha la concretizzazione di un rischio lavorativo che il datore di lavoro è chiamato a governare e evitare e sussiste l'aggravante di cui all'art 589 comma secondo cp.

Non rilevarebbe, cioè, che l'evento si sia verificato nell'ambito di una attività lavorativa e neppure che a soffrirne siano stati dei lavoratori, ma, si ripete, ciò che conta sarebbe esclusivamente la violazione di una norma cautelare specificatamente prevista a tutela della salute dei lavoratori.

Tale distinzione appare francamente poco comprensibile e difatti, tanto il Giudice di primo grado quanto la Corte fiorentina avevano affermato la sussistenza dell'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, prevista dall'art.589 comma 2° cp.

La Corte d'Appello di Firenze, in particolare modo, aveva riconosciuto come distinguere tra sicurezza del lavoro e sicurezza della circolazione non avesse alcun senso, in quanto l'attività svolta risultava essere unica ed avere evidentemente natura lavorativa - il trasporto di merce pericolosa, mentre il treno e la ferrovia risultavano essere evidentemente ambienti di lavoro.

Da ciò ne derivava un unico obbligo cautelare a carico del datore di lavoro, come unica risultava essere la norma-

tiva antinfortunistica da applicare e unica la tutela da riconoscere ai lavoratori, ai terzi e alla collettività.

La Corte di Appello di Firenze aveva ribadito come la posizione di garante della sicurezza, che grava sull'imprenditore/datore di lavoro, non valesse solo per i lavoratori subordinati o per i soggetti a questi equiparati, ma estendesse i suoi effetti anche nei confronti di terzi estranei all'ambito imprenditoriale che potessero, comunque, venire a contatto con l'ambiente di lavoro e il perimetro aziendale.

Ciò si poneva nel solco di una consolidata giurisprudenza, assolutamente prevalente negli ultimi anni, che aveva riconosciuto una progressiva estensione dei destinatari della tutela scaturente dalla disciplina antinfortunistica, non più circoscritta ai soli lavoratori, ma anche ai terzi.

Con la sentenza romana, invece, di tutela antinfortunistica si può parlare solo ed esclusivamente per i lavoratori o per soggetti che possano essere ad essi equiparati.

LUNEDÌ 7 MARZO, PALAGIUSTIZIA DI FIRENZE: PRIMA UDIENZA DEL PROCESSO D'APPELLO-BIS SUL DISASTRO FERROVIARIO DI VIAREGGIO (29 GIUGNO 2009). MORETTI SULLA PRESCRIZIONE: "NON RINUNCIO"

La sentenza dell'8 gennaio 2021, aveva cancellato l'aggravante dell'incidente sul lavoro, con la conseguenza dell'assoluzione delle imprese, la prescrizione dell'omicidio colposo, e l'esclusione (come tutte le rappresentanze dei lavoratori) dei 6 Rls come parti civili, condannati al pagamento di 80.000 € di spese legali e processuali. Una straordinaria campagna di sottoscrizione ha permesso di raggiungere e superare ampiamente la cifra.

Per l'ingegner Moretti, la Corte di Cassazione aveva stabilito che l'ex Ad della Holding Fs doveva chiarire in appello bis la sua dichiarazione alle udienze del 2° grado, di rinuncia alla prescrizione del febbraio 2019: "per rispetto delle vittime e perché innocente". Invece, presentatosi in aula, ha fatto retromarcia. Al termine, i familiari hanno manifestato la propria rabbia e la vergogna nei confronti di Moretti.

Dimostrazione provata che il soggetto vuole evitare il carcere, pretende, se vi sarà, una pena più lieve, ripone in soffitta la sua arrogante spavalderia.

Al processo di 1° grado MAI si era presentato in aula non riconoscendo, di fatto, il Tribunale di Lucca; in appello dichiarò che avrebbe rinunciato alla prescrizione considerandosi innocente (con due reati già prescritti); il 7 marzo 2022 ha definitivamente chiarito che 'ipotizza' le sue pesanti responsabilità per le 32 Vittime ammettendo le sue colpe.

L'udienza è stata aggiornata al 7 aprile, poiché non erano state tradotte, per gli imputati/condannati tedeschi, le motivazioni della sentenza di Cassazione (!)

La partecipazione e la mobilitazione, preparate nelle settimane precedenti con volantini, dibattiti, assemblee, presidi, ha visto 130-150 presenze: familiari delle vittime della strage di Viareggio; Assemblea 29giugno; il Coordinamento Lavoratori/Lavoratrici Autoconvocati; delegazioni di operai della ex Gkn (oggi 'QF-Spa') e del Coordinamento Macchinisti Cargo (CMC), realtà autoconvocata e autorganizzata del trasporto merci, che ha scioperato 8 ore l'11 febbraio sulle condizioni di lavoro e per la sicurezza; ferrovieri in servizio e in pensione, 'Ultras calcio Viareggio'; attivisti sindacali di Cub, Cobas-poste, Opposizione in Cgil, Usb e Sgb; lavoratori e cittadini. Presenti giornalisti di testate, radio e Tv (Tg3 e locali). Il corteo ha sfilato dal parcheggio del mercato ortofrutticolo fino al Tribunale, dove si è tenuta l'assemblea. Diversi gli interventi: di Riccardo, licenziato per essersi messo al servizio dei familiari delle 32 Vittime per la ricerca della verità e delle responsabilità che ha sottolineato il supporto di ogni realtà presente per una solidarietà sempre più concreta e attiva, dell'operaio del Collettivo di fabbrica ex Gkn che ha espresso la vicinanza e l'affetto della classe operaia; del delegato Cobas poste, degli attivisti Cub e Cub Trasporti che hanno, fra l'altro, fatto appello al sostegno solidale perché anch'essi esclusi da parte civile e condannati alle spese legali, di Gallori, storico sindacalista del CoMU, del CMC che ha sottolineato l'unità di azione fra ferrovieri e familiari, del pensionato della scuola di Opposizione in Cgil, di De Angelis, macchinista e Rls, licenziato e riassunto, che ha valorizzato la straordinaria sottoscrizione in favore dei 6 Rls estromessi come parte civile dalla Cassazione.

09 marzo 2022

e-mail: coordautoconvocat2019@gmail.com

COORDINAMENTO LAVORATORI E LAVORATRICI AUTOCONVOCATI/E (CLA) PER L'UNITÀ DELLA CLASSE

4) Un punto centrale della sentenza, di peso non trascurabile, è la distinzione introdotta nella valutazione dei rischi tra eventi già codificati e quelli non. Se da una parte si vuole restringere il campo delle responsabilità datoriali al concretamente prevedibile, la conseguenza è la fine di quella dialettica di sollecitazioni di cui i lavoratori con i loro rappresentanti dovrebbero essere portatori. Lo stesso impianto del TU su Salute e Sicurezza assume i criteri della verifica e apertura continui come meccanismo di funzionamento. Tutte cose che sarebbero messe sotto una pesante ipoteca dai soli rischi che hanno già trovato un'omologazione. Come vedi questo aspetto?

La gravità della Sentenza pronunciata l'8 gennaio 2021 sta soprattutto in questo aspetto.

Ritenere che si possa prevedere una responsabilità del datore di lavoro solo laddove sia violata una precisa norma cautelare, specificatamente prevista a tutela della salute dei lavoratori, significa dare una lettura estremamente restrittiva dell'art. 2087 c.c..

Tale articolo -da sempre considerato norma di chiusura del sistema antinfortunistico- impone al datore di lavoro l'obbligo di adottare misure di prudenza e diligenza, nel rispetto delle norme tecniche e di esperienza. Ne deriva una responsabilità del datore di lavoro, non solo quando un pregiudizio alla salute dei lavoratori si verifichi in ragione della violazione di obblighi imposti da norme di legge codificate e scritte, ma anche quando detti obblighi siano suggeriti dalla particolarità del lavoro, dall'esperienza e dall'innovazione tecnologica.

Se di rischio lavorativo e di conseguente responsabilità del datore di lavoro si può parlare -come sembra suggerirci la Corte di Cassazione- solo laddove sia violata una norma prevenzionistica scritta, è evidente che quell'attività di stimolo e impulso -tratto peculiare del ruolo dei Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza soprattutto in termini di valutazione dei rischi e di individuazione delle misure cautelari da adottare- viene ad essere fortemente ridimensionata e il loro stesso ruolo finisce per perdere di significato.

Ogni attività d'impresa è sottoposta al progresso scientifico e tecnologico. Ciò si traduce nell'insorgere di nuovi rischi per la salute dei lavoratori; rischi



per i quali è necessario un costante adeguamento in termini di misure cautelari preventive o mitigatrici per garantire una effettiva sicurezza e tutela della loro salute che evidentemente il nostro Legislatore non può essere in grado di garantire con la propria attività di normazione.

5) Cub Trasporti come le altre parti civili sindacali e gli RLS di Trenitalia, vengono estromessi dal processo al terzo grado di giudizio e con una pesante carico di restituzione, come valuti la portata del dettato di Cassazione?

L'esclusione dell'Associazione Sindacale Cub Trasporti Nazionale, degli altri sindacati e dei RLS deriva dal venir meno dell'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Non trovandoci più di fronte ad un rischio lavorativo, e quindi ad un incidente sul lavoro, è venuta meno la legittimità dei sindacati e degli RLS ad essere presenti nel processo quali parti civili.

Ferme restando le considerazioni sopra espresse che non mi trovano concorde rispetto a quanto deciso dalla Corte di Cassazione, mi preme sottolineare come i "ferrovieri" in questa nostra vicenda processuale abbiano rivestito un ruolo fondamentale.

Hanno consentito a noi avvocati di parte civile di capire il mondo ferroviario, che inizialmente ci appariva oscuro o comunque poco comprensibile.

Settore ferroviario regolato da norme italiane, internazionali e comunitarie sia di diritto pubblico, ma anche di

natura privatistica e pattizia.

L'esclusione ha comportato l'obbligo di restituzione dei risarcimenti stabiliti con la sentenza di primo grado -che avevano poi trovato conferma con la sentenza della Corte di Appello di Firenze- e, soprattutto, anche delle spese legali che i Giudici avevano riconosciuto.

Per gli RLS abbiamo assistito ad una mobilitazione nazionale che ha consentito di raccogliere ben più di quanto era necessario restituire e spero che questa solidarietà -che reputo fondamentale per sostenere future battaglie anche processuali affinché si affermi una effettiva cultura della sicurezza e tutela della salute dei lavoratori- possa ripetersi anche per realtà quale la nostra CUB.

6) Quale lo stato di fatto attuale dell'iter giudiziario? Quali i possibili ricorsi?

Il 7 marzo scorso è iniziato l'appello bis per il nostro processo dinanzi alla Corte di Appello di Firenze presieduta questa volta dal dott. Angelo Grieco.

Dinanzi alla Prima Sezione della Corte di Appello torniamo a discutere, per la maggior parte degli imputati, solo in punto di quantificazione della pena.

Ciò in ragione della prescrizione del reato di omicidio colposo plurimo, che impone una rideterminazione del quantum di pena da irrogare.

L'unico reato "ancora in piedi" è quello di disastro ferroviario nella sua forma colposa, in quanto i delitti di incendio colposo e di lesioni gravi e gravissime si erano già prescritti dopo la sentenza di primo grado e ben prima che iniziasse il primo processo d'appello.

Peraltro, la Corte di Cassazione ha dato una precisa indicazione per quanto concerne il ricalcolo della pena: ha, infatti, affermato come potranno ben essere irrogate le stesse pene già previste e sancite con la sentenza d'appello pronunciata in data 20 giugno 2019.

Per alcuni imputati, l'ing. Emilio Maestrini, l'ing. Favo Francesco e Joachim Lehmann vi è stato un annullamento con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per un nuovo giudizio; lo stesso per Castaldo Mario nella sua posizione di direttore della Divisione Cargo di Trenitalia s.p.a.

Per l'ing Mauro Moretti e l'ing. Michele Elia affronteremo solo il profilo di colpa legato alla omessa riduzione della velocità.

Per quanto concerne la mancata manutenzione per entrambi abbiamo un accertamento di responsabilità definitivo e sul punto non torneremo più a discutere.

In merito alla mancata riduzione della velocità, partiamo però da due punti fermi sanciti dalla sentenza della Corte di Cassazione ovvero:

-la competenza a determinare la misura della velocità era ed è di RFI e non del Ministero dei Trasporti a cui competeva una determinazione "politica" della misura della velocità - ovvero la misura massima-e non "tecnica";

-la misura dei 60 Km, individuata dal

nostro consulente, ing. Maurizio Orsini, era una misura efficace che avrebbe non solo mitigato le conseguenze del deragliamento avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009, ma evitato che lo stesso si verificasse.

Ciò che ci chiede la Corte di Cassazione è "semplicemente" se tale livello di velocità fosse determinabile prima di Viareggio, sulla base delle conoscenze scientifiche e dei dati esperienziali dell'epoca.

Di certo, la sentenza della Suprema Corte pronunciata l'8 gennaio 2021 ci consegna una verità storica incontrovertibile:

noi sappiamo chi sono i responsabili della morte di 32 persone, del ferimento di molte altre, della distruzione di una parte di Viareggio:

gli imputati tedeschi e gli amministratori delegati delle società delle nostre Ferrovie, in primis quell'ing. Mauro Moretti il quale, come amministratore di RFI fino al settembre 2006 e poi come AD della Holding Ferrovie dello Stato Italiane, decise o comunque avallò, non impedendole, scelte imprenditoriali finalizzate al conseguimento del massimo profitto, a danno degli investimenti in sicurezza, in particolar modo, nel settore del trasporto di merci pericolose.

Una volta conclusosi il processo di appello è, comunque, prevedibile un nuovo passaggio dinanzi alla Corte di Cassazione.

7) Come cambia secondo te la giurisprudenza dopo Viareggio? Quali riscontri si possono rintracciare in altri processi in corso?

Una prima conseguenza, per quanto è dato leggere sugli organi di stampa, l'abbiamo già per l'incidente ferroviario di Livraga (in provincia di Lodi, morti i due macchinisti del Frecciarossa), dove non è stata contestata l'aggravante della violazione della normativa antinfortunistica e le società RFI e Alstom Ferroviaria spa non sono stata chiamate a rispondere dell'illecito previsto dal d.lgs 231 del 2001.

Pare di capire che il deragliamento, anche in questo caso, non sarebbe stato considerato un rischio lavorativo e pertanto non troverebbe applicazione il Testo Unico in materia di Sicurezza sul lavoro.

Conseguenze sono, poi, da attendersi in merito ad una applicazione della normativa antinfortunistica esclusivamente ai lavoratori o a soggetti ad essi equiparati e non più ai terzi, come avveniva in passato; mentre una lettura restrittiva dell'art. 2087 cc., che non potrà più fondare una responsabilità del datore di lavoro nei termini sopra espressi, si tradurrà, inevitabilmente, in una ulteriore riduzione dei livelli di sicurezza e di tutela della salute dei lavoratori. ■

FERROVIE E CAMBIAMENTI CLIMATICI

QUANDO LE IMMAGINI SONO MEGLIO DELLE PAROLE



Gennaio 2022, Perù. Straripa il río Alcamayo per le forti piogge, allagata la ferrovia del Machupicchu

Trattamento Maastricht:

Verrebbe quasi da ammantare di fede la voce celebrativa che, purchessia, ha inteso glorificare il trentennale del Trattato di Maastricht. La scarsa filosofia propria dei discorsi prettamente utilitaristici avrebbe portato alla bocciatura tout court del celebrato agreement ma, si sa, i misteri della fede sono imperscrutabili. Fede che, a dire il vero, vivacchia

Trent'anni di anestesia

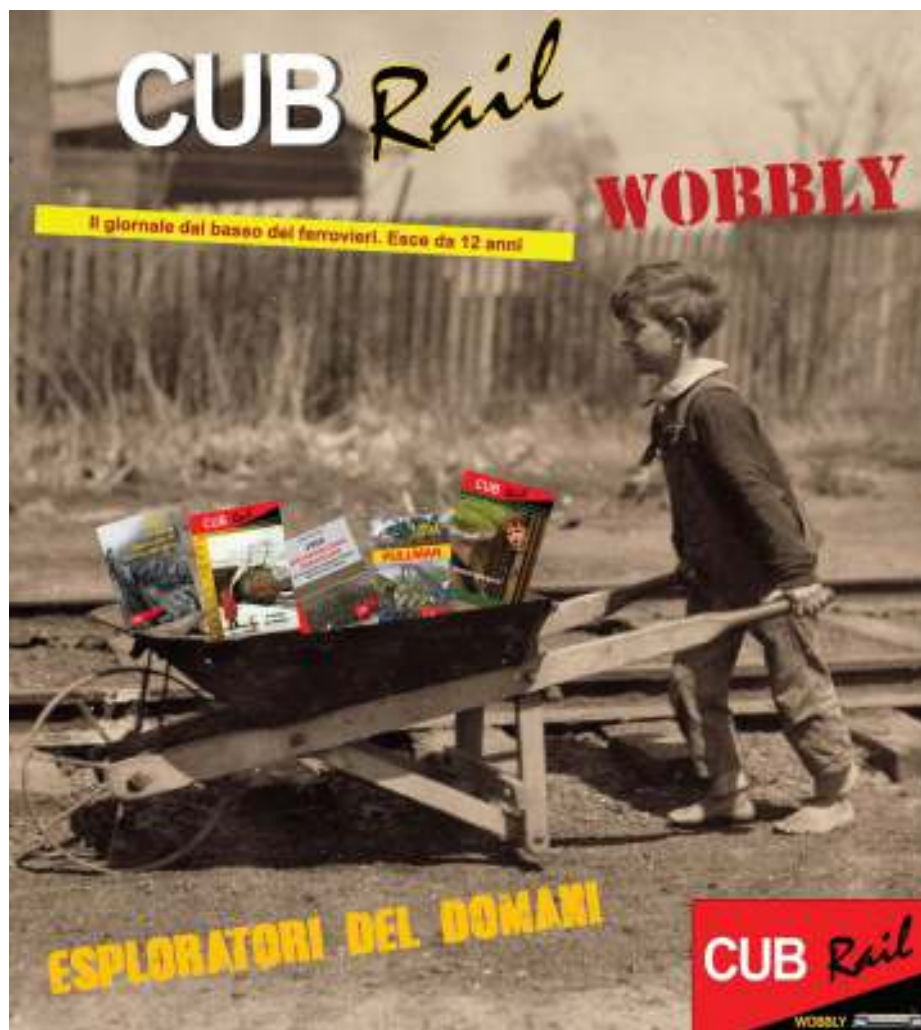


nel sentire comune periodicamente alimentata e dissacrata a seconda delle convenienze politico-economiche del momento. Fin dall'inizio una sceneggiatura abbastanza scialba ha però beneficiato di una programmazione ininterrotta a media unificati. Mera opera di convincimento. Mentre si scrivevano patti tecnicamente cervellotici, quasi a volerli accreditare di chissà quale importanza, il vero motore di tutto era -al solito- di carattere politico ed economico e molto più profondo dei racconti messi in piedi per ammaliare il pubblico europeo. D'altronde basterebbe unire i puntini che la storia del secondo dopoguerra ha sapientemente seminato per comprendere le vere implicazioni che hanno dato celere impulso all'Unione Europea come la conosciamo oggi. Sullo sfondo di tutta questa storia non possono mancare le *stelle e strisce* e le loro esigenze geopolitiche. Chiaro che la posizione di dominus degli Stati Uniti ha pesato grandemente nel processo di unificazione europea, concetto già sottinteso al famoso Piano Marshall che di caritatevole aveva ben poco mirando,

viceversa, a risollevare un continente distrutto dalla guerra in funzione di un'efficace contrapposizione al blocco sovietico. Tutto il successivo processo di integrazione camminò su quelle stesse gambe laddove la presenza militare statunitense doveva essere un complemento ad un processo che man mano ha compattato il fronte NATO e disinnescato i rischi di nuove e pericolose frizioni fra gli stati europei. Quindi motivazioni molto utilitaristiche: aiutare gli europei per renderli invulnerabili alle mire sovietiche e mettere in sicurezza il più grande protettorato americano (l'Europa appunto). L'accelerazione, che portò ad accordi più stringenti, non ultimo il trattato di Maastricht, ebbe come matrice il dissolvimento dell'Unione Sovietica che -a partire dalla difficilmente contrastabile riunificazione tedesca- mischiò le carte in tavola rendendo necessario qualche *aggiustamento* nella tattica americana e, di conseguenza, dei maggiori stati europei. Si ri-poneva lo spauracchio di una Germania troppo dominante nel continente (atteggiamento generalmente poco

gradito oltreoceano) e, in soldoni, l'appoggio collettivo e concreto per la riunificazione venne praticamente vincolato ad una forte integrazione europea che, appunto, sarebbe servita a bilanciare le forze nel continente. Da qui tutta l'impalcatura comunitaria che conosciamo e, soprattutto, da queste premesse non è difficile comprendere la genesi dei guasti che i cittadini si sono ritrovati in dote. Niente di non pronosticabile soprattutto laddove l'integrazione, al di là delle formule e dei nomi altisonanti, diventava stringente attraverso la moneta unica come chiave di volta degli scopi politici suddetti. Proprio la moneta unica diventa così la perfetta cartina di tornasole delle distorsioni economiche e, di conseguenza, sociali che stiamo vivendo negli ultimi trent'anni. Si è trattato, in ultima analisi, di una scorciatoia per tenere insieme un continente come blocco periferico della potenza americana disinnescando individualismi nazionali ed egemonie politico-economiche (soprattutto tedesche). Una forzatura che ha cancellato ogni tipo di equilibrio *naturale* fra le eco-

nomie nazionali derivante dalla naturale fluttuazione del valore delle monete. Un equilibratore, svalutazioni e rivalutazioni, che ha sempre attutito e normalizzato le differenti caratteristiche delle economie e dei mercati interni evitando posizioni troppo dominanti. Con la moneta unica, e quindi l'Euro, il meccanismo muore a seguito del cambio fisso mettendo fittiziamente tutte le economie continentali sullo stesso piano, operazione intuitivamente artificiosa e strumentale che ha avuto l'effetto opposto creando una naturale predominanza tedesca (non è lontano dalla realtà considerare l'Euro un Marco mascherato visto il cambio) a scapito dei molti paesi esportatori (Italia in testa) che si sono visti rivalutare la moneta con immediata perdita di quote di mercato. Un meccanismo che descrive meglio di qualsiasi altra cosa l'assoluta incuranza sulle ricadute sociali ed il trionfo del sistema liberista come concetto principe di tutta la costruzione comunitaria. Così, a seguire, le norme sulla libera circolazione dei capitali hanno completato un pacchetto nel quale la speculazione finanziaria ed il profitto hanno sostituito interamente ogni sovranità politica ed economica nazionale lasciando ai vari stati due sole mosse, tra l'altro perdenti per definizione: lo smantellamento delle partecipazioni statali e la cosiddetta svalutazione interna. Nel primo caso la scusa è la necessità di rientrare nei vari vincoli di deficit propri del Trattato di Maastricht, nel secondo la svalutazione monetaria (come detto naturale leva per corroborare le esportazioni) viene sostituita dalla svalutazione del lavoro. Da qui la disgregazione del tessuto industriale, l'erosione dei salari, la totale precarizzazione del lavoro, la spirale delle delocalizzazioni, la sottrazione ai governi nazionali di ogni azione regolatoria. Questo è il retroscena di Maastricht, la sostanza dietro gli slogan europeisti, il prezzo che i cittadini stanno pagando alle esigenze geopolitiche ben sostenute dai grandi potentati economici. Un prezzo esoso perché tutto gira in funzione del profitto dei grandi capitalisti, delle multinazionali e delle entità economiche che detengono direttamente o per interposta persona le redini dei settori più delicati assurti a dominus a seguito delle tante declamate liberalizzazioni dei servizi. Viviamo in funzione della conve-



nienza del *bene superiore del profitto* che ha sostituito il *bene collettivo*. Alla luce di tutto questo trova spiegazione il fatto che da trent'anni tutto si tende ad integrare tranne ciò che avrebbe davvero senso condividere: diritti, potere d'acquisto, stabilità del lavoro, protezione sociale ad esempio. Su questi aspetti, davvero virtuosi, rimaniamo invece ognuno con la propria bandiera non per disattenzione di Bruxelles ma perché sono tasti sensi-

bili per il capitalismo liberista che ama saltellare fra le diverse realtà nazionali valorizzando (pro domo sua) nel modo più profittevole le diverse realtà nazionali. Ci sarebbe molto altro da dire ma può abbondantemente bastare per non partecipare agli ipocriti festeggiamenti per i trent'anni di un semplice strumento di restaurazione politico-economica. ■

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

REDAZIONE Via Cadibona, 9 Milano

SITO INTERNET
cubferrovie.altervista.org/
FB
<https://it-it.facebook.com/Cub-Trasporti-167415190014435/>

TELEGRAM
<https://t.me/cubrail>

E-MAIL cubrail@libero.it

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

Direttore Giorgio Sacchetti Registrazione del Tribunale di Firenze n. 2563 del 14 marzo 1977

Stampato in proprio, 26 aprile 2022



Domenico Caridi

La riserva 23-7 di Domenico Caridi del 21-22 febbraio rischiava di passare sotto silenzio. Nessuno di noi sapeva che si trattava del suo ultimo servizio prima della pensione. Ma da quelle parti si aggirava il Cicchi, quello che ha la branda sopra la tipografia dove si

stampa CubRail (vedi Cubetto di questo numero), che ha intuito la cosa e ha diramato un'allerta 24 ore prima. "Ce la fate ad esserci?" "Che domande, certo che ce la facciamo, per Domenico, ci mancherebbe!" E così abbiamo fatto la sorpresa a Domenico, con un inaspettato rinfresco notturno con intacco. Macchinista a Milano Smistamento e poi alla Passeggeri Milano, di poche parole e tantissima umanità, ha rap-

presentato un raro esempio di correttezza e rispetto della normativa di lavoro; uno di quelli contro cui il famigerato IVU si schianta e soccombe. Ovviamente, con tali caratteristiche non ha esitato ad abbonarsi a Cub Rail, che ha sostenuto fino alla fine della carriera lavorativa e continua a sostenere tutt'ora dall'Alto Milanese, dove si gode la pensione. Auguri, Domenico!



Beppe Pinto

In redazione crediamo di tradurre il pensiero di molti dicendo che la quiescenza di Giuseppe Pinto lascia un sentimento tanto incongruo quanto ammettere che si possa pensionare un binario o un segnale di prima categoria. E invece dovremmo abituarci a pensare che pure quelli possano arrivare alla dismissione, anche con poche ragioni. Se scomodiamo questi paragoni (ispirati da Benigni) è perché Beppe, nell'immaginario di chi lo ha incontrato, è depositario di un sapere antico; di quelli che hanno

risposte al perché le cose ferroviarie oggi sono così e così, di quelli cioè che tanta gioventù a lavoro un po' allo sbaraglio fra i binari avrebbe fame di conoscere, non trovando soddisfazione nei propri motori di ricerca. Foggiano trapiantato a Bologna, Beppe ha una militanza che affonda nella propria terra bracciantile, e proseguita nella CGIL sul lavoro da capotreno, da cui esce oggi come è entrato, avendo avuto un come lui mille occasioni di progressioni e discese dal treno. Pinto viene dalla ferrovia proceduralizzata fino allo sfinimento dove la farragine delle stratificazioni, al di là di eredità militarizzate, rispondeva

comunque anche a bisogni di un esercizio in sicurezza dove uomini e protocolli provavano a fare la differenza sugli incidenti. Delegato RSU ma soprattutto RLS da sempre, come cosa appunto che non può che sembrare naturale, veniva richiesto per consulenze anche fuori dal proprio posto di lavoro ed ha inoltre tenuto corsi di formazione sul DPR 753/80 alla Polfer. Note in proposito nelle aule professionali le sue dispense. Specialmente con lo smantellamento nel corso di privatizzazione degli ultimi trent'anni quel sapere è divenuto baluardo anche culturale alla ferrovia snella e immemore che oggi si vorrebbe mandare avanti con l'ordine sul momento del capetto di turno. A chi oppone a Pinto una facile critica "da sinistra" di legalismo non sa quanto sia preziosa quella fonte e come quella cassetta degli attrezzi costituisca la premessa spesso ineludibile per un utilizzo ai fini di sinistra. Ben lo vedono con riconoscenza i tanti che alla bisogna selezionano il suo numero di telefono anziché quello del tutor e i tanti che Beppe ha difeso nelle sedi arbitrali togliendoli spesso dalla graticola rispetto a contestazioni *altrettanto politiche* delle aziende. Se agli incontri, dopo aver lasciato discorrere la controparte, lo

"Antonio Ferroviere", quando gli incidenti non sono frutto del destino

- Nel cortometraggio Beppe Pinto, capotreno e rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, ricorda come sia sbagliato pensare che un infortunio avvenga per mano del destino. Un infortunio sul lavoro accade perché c'è una condizione che lo favorisce, una condizione generalmente di tipo strutturale che non permette di lavorare in sicurezza. La sicurezza - continua Pinto - ha costi enormi che per ragioni di mercato vengono troppo spesso limitati. Per intervenire sul rischio, limitandolo il più possibile, non devono essere necessari morti o incidenti. La sicurezza deve essere una cultura che pervade ogni momento dell'attività lavorativa, deve essere un obiettivo slegato da statistiche o grida d'allarme. Deve dipendere da una frequente e seria valutazione dei rischi.

sentivi cominciare con un deferente "Vede Ingegnere" (a chiunque stesse davanti), allora mettetevi comodi: comincia un lungo giro pacato che entra ed esce dagli aspetti particolari accumulando appunti e che quando recupera il piano generale finisce col far cadere la testa alle velenose pretese avanzate. A conferma inoltre della falsa lacuna citiamo volentieri con quanta apertura Beppe è stato fautore di iniziative di collante fra i lavoratori senza guardare alle sigle e fra queste quanto abbia sposato le cause che provenivano dalla base e dai sindacati di base.

Da RLS Pinto ha avuto per le mani temi che bruciano, dall'incidente di Crevalcore alla cura di colleghi morti o ferocemente menomati, e in tutte queste occasioni ha saputo anche insegnarci le basi della tutela e degli scopi alti per cui non lasciarsi persuadere dalle parole d'ordine dei nuovi corsi; si riascoltino ad esempio le sue parole che contengono la spiegazione morale della differenza fra sicurezza relativa e sicurezza assoluta nel filmato "Antonio, ferroviere" (Alessandro Quadretti 2007) - sulla vicenda del collega Antonio di Luccio. Manco a dirlo Beppe è uno degli RLS che hanno prestato il proprio nome per la costituzione di parte civile al processo per la strage di Viareggio. Una carriera enorme, un cursus honorum eruditissimo ma che al contempo si contraddistingue avendo ben presente da che parte stare, **ctbeppe** - come recita la sua indirizzo email a scanso di equivoci sulla vocazione - non si è mai tirato indietro, mettendosi in gioco in prima persona, e nell'esperienza di lungo corso non ha difettato nemmeno di aggressioni e prognosi. Gli (ci) possiamo solo augurare di non aver terminato col pensionamento di gennaio la vicinanza ai ferrovieri.

*Carissimi,
in vista della linea del traguardo dei 40
anni di servizio effettivo, il momento*



atteso (e un po' temuto) è arrivato: il 31 gennaio 2022 è stato il mio ultimo giorno di lavoro e dal 1 febbraio sono in pensione.

Non è il momento migliore per fare bilanci, ma qualche parola sento di volerla indirizzare, sapendo bene di doverne ometterne tante altre.

Esco in punta di piedi, com'è mio costume, così come sono entrato. Penso di aver assolto il mio impegno professionale con dedizione, dignità ed onore.

Mille immagini scorrono davanti ai miei occhi e alcune delle più recenti le voglio ricordare, tra tante.

Sono quelle del particolare impegno nella difesa e rappresentanza di tutele e diritti di noi tutti (con la RSU Equipaggi e come RLS), dalla battaglia estenuante contro le "porte killer" delle vetture (in nome del nostro compagno di lavoro Antonio Di Luccio, rimasto gravemente invalido, con cui ho condiviso il pubblico e gradito riconoscimento del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, per l'impegno profuso in difesa della Sicurezza sul Lavoro) a quelle per la ricerca di Verità e Giustizia in seguito ai terribili incidenti ferroviari di Piacenza, Crevalcore, Viareggio, Pioltello e tanti altri e nella battaglia per la Memoria, affinché la Stazione di Bologna avesse permanentemente associato il proprio nome alla strage del 2 agosto.

Anche in questa occasione sento il dovere di ringraziare tutti coloro i quali hanno fatto segno di tangibile solidarietà i sei RLS (ed io tra questi) che, costituiti come Parte Civile nei processi relativi alla strage di Viareggio, sono stati condannati, con una decisione senza precedenti della Corte di Cassazione, alla restituzione delle somme relative alle spese processuali e delle statuizioni a beneficio degli imputati.

Per quanto in queste e mille altre occasioni abbia provato a dedicare il massimo del mio impegno, sono consapevole di non avere sempre raggiunto i risultati sperati e di ciò me ne scuso. Tra tanti, ho provato ad ispirarmi negli anni anche a questi principi, di due uomini di cui ho condiviso pensieri ed idee, che vi riporto come momento di riflessione ed impegno per il futuro:

"Noi vivremo in eterno in quella parte di noi che abbiamo donato agli altri". (Salvador Allende)

"Istruitevi, perché avremo bisogno di tutta la nostra intelligenza. Agitatevi, perché avremo bisogno di tutto il nostro entusiasmo. Organizzatevi, perché

avremo bisogno di tutta la nostra forza". (Antonio Gramsci)

Dedico un ultimo pensiero ad un giovane compagno di lavoro, Silver Sirotti, Conduttore del nostro Impianto di Bologna, immolandosi a 24 anni nell'attentato al treno Italicus.

E' stato un lunghissimo, appassionante, incredibile viaggio.

Sono contento di averlo compiuto in gran parte avendo tanti di voi come compagni di viaggio.

Beppe Pinto, capotreno

Professionalmente se penso a Giuseppe Pinto mi rimarrà il ricordo di una persona che ha arricchito il grande mondo fs con la sua onestà e generosità accompagnando generazioni di giovani ragazzi, compreso me, nel proprio percorso lavorativo.

Stefano Zini

Grazie Beppe!

Come avrebbe potuto fare un padre, mi hai introdotto nel mondo della ferrovia con passione ed entusiasmo, tramandando usanze, proteggendomi e facendomi sentire sempre unica, importante, persino decisiva, spronandomi sempre ad essere vigile e consapevole.

Avrei preferito che questo giorno arrivasse il più tardi possibile, ma se così deve essere ti auguro un futuro ricco, gratificante capace di restituirti la serenità che meriti.

Tiziana Armanini

Carissimo Beppe, l'arrivo della pensione è per un lavoratore un momento tanto atteso ed importante, poiché segna l'inizio di una nuova vita, soprattutto per chi come te ha lavorato tanti anni nella stessa azienda. Sono onorata e privilegiata di conoscerti e di aver lavorato insieme: sei una gran bella persona, professionale, elegante, un amico e un esempio per tutti noi, che abbiamo vissuto gli anni migliori della ferrovia in cui ci siamo anche divertiti. È stato un vero piacere aver condiviso questo percorso giunto al capolinea. Grazie per tutte le volte che ci hai sempre ascoltato e hai combattuto per tutto.

Congratulazioni per aver raggiunto questa nuova fase della tua vita, ora goditi ogni attimo e divertiti ad essere

il capo di te stesso. La pensione è un foglio bianco, un'opportunità per ridisegnare la tua vita con qualcosa di nuovo e diverso.

Con affetto ti abbraccio.

Daniela Zaccherini

Ciao Beppe, esci in punta di piedi, com'è tuo costume, ma non puoi sottrarti ai ringraziamenti per le tante battaglie che hai sostenuto nelle tua carriera, in difesa e rappresentanza di tutele e diritti di noi tutti. Grazie per tutto. Il tuo compagno di lavoro e di battaglie.

Antonio Di Luccio

Un augurio speciale a te che sei stato il mio maestro, il mio collega ma soprattutto il mio amico!

Veronica Panzarella

A te Beppe, un immenso GRAZIE! Grazie, per avermi insegnato sin da subito 'le arti del mestiere', con tutte le sue sfaccettature, belle e brutte. Grazie, per avermi sostenuta quando ho iniziato ad interfacciarmi con una realtà a me sconosciuta e per avermi aiutata a diventare una Capotreno migliore, ma soprattutto, una Persona migliore.

Grazie, per avermi ascoltata nei momenti di vita complicati e non, e per avermi riservato sempre buoni consigli paterni. Grazie!

Ti auguro il meglio,

Erika

Di Giuseppe una cosa mi ha sempre colpito: la passione gratuita per ciò in cui crede. In questi anni in cui tutto viene monetizzato o legato a qualche tornaconto, trovare una persona così coinvolta in ciò per cui si batte è stato per certi versi stupefacente e rincuorante.

Beppe... e pensi tra te e te "per fortuna c'è"! Così un grazie è la prima cosa enorme e semplice che leghi alla sua persona.

Roberto Moletti

Intanto mi ha sempre impressionato di Beppe disponibilità e pazienza enorme in qualsiasi cosa anche se il vento soffiava forte contro e questo viene testimoniato dal numero, non irrilevante, di chi magari di faccia lo applaudiva e poi dietro gliene diceva di tutti i colori. In più aggiungo che custodisco e custodirò gelosamente la sua chiave quadra che mi diede qual-



Da destra: Beppe Pinto, Antonio di Luccio, Serafino d'Onofrio

che giorno prima della pensione dopo che avevo perso la mia 'storica'. È stato un gesto semplice ma a cui voglio dare valore.

Francesco Savino

Beppe Pinto...credo di non dire un'eresia, se affermo che è stato il Capotreno che ha rappresentato un punto di riferimento per il Personale di Bordo di quasi tutta Italia.

Le sue competenze normative non erano solo teoria, ma pratica quotidiana di lavoro e sul lavoro. Disponibile sempre, fino all'estremo, ha saputo personificare il tutor full time, chiunque avesse un bisogno o dubbio normativo, Beppe c'era sempre.

Attivo come Rappresentante RSU, non si è mai risparmiato per i diritti dei colleghi. Anch'io ho avuto spesso bisogno delle sue competenze: ricordo un episodio di lavoro, e nonostante fossi tesserato per un'altra sigla sindacale, ha portato avanti un mio ricorso contro un'ingiusta punizione presso il giudice e contro l'avvocato aziendale. Ricorso vinto, naturalmente.

Spessissimo abbiamo viaggiato insieme, e sempre mi sentivo con le spalle coperte.

Ora che anche Beppe ha raggiunto la meritatissima quiescenza, il Bordo ha perso il suo faro di riferimento, ma sinceramente, credo che il suo erede, per me designato Bruno, saprà ricalcarne degnamente le orme. Grande, Beppe...un onore e un privilegio essere stato amico collega in FS

prima e Trenitalia dopo...ed ora nella nuova azienda.

Con amicizia e stima.

Luigi Cataleta

Fossimo stati calciatori avremmo ritirato la sua maglia. Una persona Particolare in un'ambiente lavorativo particolare. Debole coi deboli e Forte coi forti, eccezione in un tempo in cui succede il contrario. Anche quando nel dopo Trentin io feci la scelta di uscire da quello che è il suo Sindacato da una vita siamo rimasti comunque assieme Dalla Parte del Torto, consapevoli che la Storia si misura su distanze, tempi molto più lunghi della quotidianità e che comunque essere dalla parte di chi perde è più eccitante che essere dalla parte di chi vince. Un riferimento per chiunque avesse bisogno in ambito lavorativo e non. "Chiamiamo Beppe" penso sia stata l'esclamazione più usata dai Capitreno non solo Emiliano/Romagnoli. Un Fratello Maggiore più che un Padre (troppa distanza) per i più giovani ma anche per chi come me ha qualche anno più di lui. Ho avuto la Fortuna e l'Onore di condividere con lui gran parte del mio percorso lavorativo oltre alle passioni politiche e sindacali. Una persona fuori dagli schemi e che ha sempre ragionato con la sua testa. Una gran bella persona che ha lasciato ai ferrovieri ancora al lavoro un forte messaggio di giustizia e impegno sociale e che continuerà a usare la sua passione civile per rendere questo mondo più umano e giusto.

Antonio Moretti

Non amo gli elogi, le celebrazioni, le agiografie. Di Beppe solo una cosa voglio dire: nel mio umano navigare, in ogni singola tempesta, è un uomo che vorrei al mio fianco a condividere vittorie e sconfitte, approdi e naufragi, navigazioni verso un orizzonte incerto.

E questo ho avuto per molti anni, e per questo mi dico fortunato anche in questi tempi oscuri, per aver avuto compagni di viaggio che mi hanno spinto ad alzare lo sguardo dal mio ombelico, dalle mie convenienze spicciole, ed a cercare i segni di una terra al di là del mare. Ed ora tocca a voi, gioventù del mondo...
Un abbraccio.

Sandro Fileni

Per Beppe.

È difficile parlare del collega che mi precedeva dei due numeri finali di matricola, per diversi motivi che cercherò di spiegare.

Innanzitutto perché in tanti abbiamo delegato a lui compiti che dovevano essere condivisi, poi perché lui stesso penso che voglia essere ricordato come uno tra tanti, che ha cercato di essere responsabile, consapevole e creativo.

La consapevolezza per lui ha voluto dire avere un linguaggio e non delle semplici opinioni, il suo linguaggio era frutto dei suoi riferimenti politici e culturali, quindi di studio e ponderatezza e non l'inseguimento dell'ultima emozione od opinione. La responsabilità ne era una logica conseguenza, dare una risposta condivisa ai problemi che favorisse la partecipazione più ampia possibile, infine la creatività, intesa come capacità di andare nella direzione opposta, se anche tutti fanno una certa cosa che ritengo sbagliata, io no, resto a testimoniare che c'è anche un'altra strada, una risposta diversa che è possibile e giusto indicare.

Ora però non vorrei fare un panegirico e ritengo giusto una piccola critica al suo operato, concordo con un certo Georg Wilhelm Friedrich Hegel il quale affermava che "contradictio est regula veri, non contradictio falsi", ossia che la contraddizione è la regola del vero, la non contraddizione del falso. Ecco la sua contraddizione, per me, era un certo piglio militaresco che

qualche volta gli ho fatto notare, cosa che lui considera una qualità e io no. Resta in me una sensazione di debito, di peccato, potevo essergli più vicino nelle sue tante battaglie, tutte all'insegna della Giustizia che è la prima virtù cardinale alla quale, penso, abbia adeguato il suo agire nella sua spiritualità laica.

Grazie ancora e pensa un pò di più a te stesso, anche perché è il modo migliore per essere ancora utile al prossimo!

Giacomo Polidoro

Uno dei tanti ricordi di Beppe Pinto mi riporta indietro a quando, appena arrivato alla Linea Qualità come Tutor, mi trovai a gestire una situazione abbastanza delicata sollevata dai capitreno, in larga parte donne, che scortavano i treni Intercity notte sulle linee Ferrara - Ancona. Molte di loro si lamentavano perché ogni notte dovevano scontrarsi con brutti ceffi che cercavano di derubare i clienti che nel cuore della notte cedevano alla stanchezza e si addormentavano.

Con Beppe, che aveva già allora un filo diretto con la Polizia Ferroviaria di Bologna, raccogliemmo tutte le relazioni delle capitreno coinvolte nei fatti delittuosi e le inviammo direttamente al Commissariato di Polizia Ferroviaria di Bologna.

In pochissimo tempo furono organizzate delle scorte degli agenti Polfer sui treni più a rischio con sollievo dei capitreno che si sentirono un po' più sicuri.

Ecco, Beppe è sempre disponibile quando serve il suo contributo, sempre presente quando serve la sua competenza e la sua visione del problema.

Un altro momento condiviso con Beppe, particolarmente doloroso, è stato quando assieme abbiamo gestito l'accoglienza ai parenti delle vittime dell'incidente di Crevalcore in quel freddo gennaio del 2005 presso la Camera mortuaria del cimitero della Certosa di Bologna.

Anche in quella occasione Beppe mostrò una grande sensibilità diventando l'angelo custode di tutte quelle povere persone distrutte dal dolore. Se mi guardo indietro ho sempre visto Beppe impegnato in prima linea senza risparmiarsi e dando a tutti l'immagine del ferroviere che ognuno di noi avrebbe voluto essere.

Per questo lo ringrazio e gli auguro una vita ancora piena e soddisfacente.

Fulvio De Rosa

Beppe è sempre stato il mio punto di riferimento. Mi ha trasmesso passione per questo lavoro, mi ha dato consigli, e sapevo che potevo contare su di lui. Sempre.

Un uomo onesto, generoso e solidale con i colleghi di lavoro e non solo. Un amico vero.

Senza la sua presenza e il suo supporto molto probabilmente non avrei proseguito il percorso da Rsu, e posso solo dire che non potevo avere maestro migliore!

Mi hai trasmesso valori che porterò con me per sempre.

Grazie Beppe!

Bruno Condello

Quando penso a Beppe Pinto le prime cose che mi vengono in mente sono i nostri viaggi insieme, carichi di aneddoti e consigli preziosi.

Un ferroviere ma soprattutto una persona genuina, sincera, sempre disponibile ad aiutare un collega in difficoltà.

Un uomo dai modi gentili, modesti, mai arrogante o pretenzioso.

Una gran bella persona con cui ho avuto l'onore di percorrere una parte del mio percorso ferroviario.

È stato un vero piacere, grazie di tutto. Ora goditi la pensione!

Desirè Colnago

Peppe, dirti solo grazie è troppo poco per quello che hai fatto per tutti noi. Ricordo con nostalgia la prima volta che ti incontrai, eravamo giù vicino l'armadietto e già dalle prime battute capii che eri in gamba. Sicuramente ci mancherai tantissimo come categoria a livello nazionale, perché le tue competenze erano eccellenti.

Sei stato un punto di riferimento per me, ma non solo, per questo con un abbraccio forte virtuale ti porgo i miei più sinceri auguri e saluti.

Giovanni Amore

Difficile dire in poche parole qualcosa su Beppe... durante i miei 36 anni di lavoro sui treni l'ho chiamato una miriade di volte, a tutte le ore, di qualsiasi giorno. E lui c'è sempre stato, ha sempre trovato una soluzione ai pro-

blemi, mi è stato accanto e mi ha sostenuta nelle cause più disparate... lo definirei un faro! Sempre aggiornato e competente e, non da meno, simpatico! Non riesco ad immaginare Trenitalia senza la sua preziosa presenza... non si trova un'altra "figura" come lui! Beppe ti sono immensamente grata e ti auguro una buonissima pensione! con affetto

Nadia Giogoli

Credo di parlare a nome di molti, soprattutto di molti noi "ultimi arrivati", se dico che la prima cosa che impari, quando entri a far parte di questo particolare mondo ferroviario, non è la tua matricola, né la taglia giusta della divisa (quella probabilmente non la troverai mai), no, la prima cosa è stato un nome: Beppe Pinto. Abbiamo scoperto in seguito che la sua fama tra i ferrovieri lo precedeva, ma è stato uno dei primi che abbiamo conosciuto, che ci ha accolti e da subito si è mostrato un grande punto di riferimento. Persona, ancora prima che collega e in gamba capo treno, letteralmente sempre disponibile, sia che tu avessi bisogno in ambito ferroviario che personale, dove poteva arrivare, arrivava!

È stato un vero piacere lavorare al suo fianco.

Buona pensione Beppe.

Melissa Bonaccorsi

Tutto ciò di importante ed utile che ho imparato in ferrovia me lo ha insegnato Giuseppe Antonio Pinto e lo ringrazio per questo. Lascerà un vuoto incalcolabile sia professionalmente che umanamente. Gli auguro tutto il bene di questo mondo. Buona vita Beppe.

Giuseppe Giordano

Pasquale Romano

Ed eccomi a dover scrivere di un altro collega e Amico che ha raggiunto il traguardo della pensione.

È che collega e che Amico.

Il 2 Aprile, mentre altri colleghi, tra i quali il sottoscritto, festeggiavano il loro pensionamento in altre latitudini, **Pasquale Romano** effettuava il suo ultimo treno su Milano P.G..

Ad accoglierlo c'erano i colleghi e gli amici di sempre. C'è ne sarebbero stati molti, ma molti di più se, per una non prevista congiuntura temporale, nello stesso giorno si svolgeva un evento già fissato.

Io ci sarei stato di certo!

Pasquale Romano, oltre ad essere stato fino alla fine un Macchinista, è stato, per il mondo dei Macchinisti, un punto di riferimento a tutto tondo e, per molti, più di un collega, un Amico.

Pasquale è stato un sindacalista e, aggiunto, un politico di razza.

Ma attenzione, non un sindacalista e un politico di razza come qualcuno potrebbe erroneamente immaginare.

Absolutamente!

Per me, e non solo, Pasquale è stato un teorico delle idee, delle strategie e delle lotte col più alto senso pratico mai visto nel mondo ferroviario. Un'idea, un progetto per Pasquale erano tali se avevano basi solide per poter essere realizzati. Diversamente, erano solo teorie o utopistiche elucubrazioni o, come spesso soleva sintetizzare lui in lingua madre, erano solo "minchiate". Pasquale è stato un pragmatico. Una cosa si fa, se da dei vantaggi e soprattutto se è realizzabile. Punto!

Questo suo senso pratico spesso, molto spesso, gli ha procurato critiche e problemi anche di una certa rilevanza.

Pasquale, nel corso degli anni, è arrivato a ricoprire incarichi di un certo livello sia sindacali, sia politiche.

Ci è arrivato perché credeva che le sue idee e le sue convinzioni potessero essere messe in pratica per migliorare il mondo dei lavoratori.

È stato Coordinatore Regionale Lombardia e Nazionale CO.M.U.; Vice Segretario aggiunto in OR.S.A. Lombardia; Coordinatore ESECUTIVO Nazionale OR.S.A. Macchina; Consigliere comunale a Bresso.



Tutte queste cariche le ha ricoperte con convinzione e sacrifici notevoli, fino a quando ha ritenuto possibili e realizzabili le sue idee e le sue convinzioni. Quando questa certezza venne meno, sempre all'insegna del senso pratico, Pasquale non esitò e "tolse il disturbo".

Ma non mollò nemmeno per un attimo e continuò con l'impegnarsi nella difesa dei Ferrovieri tutti.

Iniziò in FS e ha continuato a farlo anche a Trenord con maggiore è ritrovato vigore.

Il suo impegno nel mondo complicato e difficile dei lavoratori non ha mai avuto tregua.

Iniziò a collaborare con la rivista Ancora in Marcia, divenendo nel tempo un pilastro della redazione.

Ancora oggi è parte integrante della rivista ed è un eccellente redattore. Ha scritto numerosi articoli, informativi e di denuncia. Ha sottoscritto appelli, organizzato convegni ed eventi, al solo fine di evidenziare e rivendicare i diritti dei Macchinisti e dei lavoratori tutti.

Mancherà, non poco, la sua presenza fisica in quel mondo ferroviario fatto, di binari, stazioni, e salette.

Mancherà il suo modo immediato e diretto di affrontare le questioni e cercare l'immediata e pratica soluzione.

Certamente mancherà come Macchinista attivo, ma conoscendone "la caratura", ci sarà sempre come tutore degli interessi dei lavoratori.

Grazie Pasquale per tutto quello che hai fatto per i Macchinisti e per i Ferrovieri tutti e per quello che continuerai a fare.

Auguri per la tua nuova vita e che sia una **Buona vita!**

Un caro abbraccio

Pino Chillè

**DISPONIBILI A SOSTEGNO
DEL GIORNALE:**

MAGNETI

T-SHIRT

**CAPPELLINI INVERNALI
COL LOGO CUB RAIL**

ADDIO A VALERIO EVANGELISTI



Lo scrittore Valerio Evangelisti ci ha lasciato (1952-2022). Da tempo era debilitato da una malattia che quasi se lo era portato via anni addietro. Non gli aveva impedito però di attendere alla propria fervida attività, tra cui, ricordiamo con sommo piacere, la par-

tecipazione ad un convegno sulla pratica sindacale degli IWW (gli wobblies del nostro giornale) organizzato nel 2014 a Bologna dalla CUB. E bolognese era Valerio per estrazione politica nel movimento studentesco '60-'70 e studi di storia, a partire da quelli di tesi sui rivoltosi nella Romagna. In testa dislocava una enciclopedia di romanzi Urania e sci-fi mondiale da cui attendevamo a gloria una recensione o ripescaggio di Valerio per il sito Carmillaonline. Lo avviciniamo alla cosiddetta New Italian Epic per come la sua attività narrativa sia stata eminentemente politica attraverso la scelta della forma romanzo (sebbene abbia scritto anche saggi). Dalla storia del Messico a quella del movimento operaio USA Evangelisti ci ha regalato racconti corali dove tra la molteplicità dei protagonisti si delinea la statura di splendidi cattivi. Con le loro trame e azioni efferate essi svolgono però anche la funzione eponima di mettere in rilievo i tentativi delle comunità di oppressi di autorganizzarsi e combattere per la propria emancipazione. Mille volte ferocemente repressa e mille risorta. Anche la creatura più nota di Evangelisti, l'inquisitore Eymerich, non sfugge alla regola: vince e reprime il diabolico annidato nelle devianze ma qualcosa di esse rimane in lui. La linea della narrazione, concepita con almeno tre piani temporali di sincopato stacco e ripresa, ne richiude il cerchio di conseguenze e paralleli lontani. Mirabile l'attacco di uno dei racconti allorché il crollo di edifici colpiti dall'esterno e la carneficina degli occupanti inducono il lettore a pensare alla New York del 11 settembre 2001 ed invece scopriamo di trovarci, a parte invertita, durante l'occupazione statunitense a Grenada nel 1983. Proprio secondo quello schema narrativo a continuum spezzato, mai come adesso quell'incipit di fiamme e distruzione gratuita ci parla e ci dice di guardare sotto il tavolo del prestigiatore mediatico. ■

PERCHÉ LA NOSTRA STAMPA VIVA

Abbonamenti sostenitori, diffusioni, strillonaggio, sottoscrizioni

In caso di abbonamenti singoli le cifre sono riferite alla quota eccedente. Importante: quando versate su postepay o Iban mandateci anche una mail, non sempre riusciamo ad identificarvi

BOLOGNA: Beppe Pinto, 6.

DOMODOSSOLA: Erri De Maio, regolare, 5+5.

FIRENZE: Leo, cantando "Lunedì sciopero! Martedì sciopero! *continua fino a domenica poi ritornello: Sicobàs Sicobàs*", 23; Francesco Picarelli, 8; Mauro Diadei e Ilaria Manni, 20; Gabriele Burzio, 44.

GALLARATE: Pino Davola, 5.

GENOVA: Patrizia Lazzari, 13.

MILANO: Domenico Caridi, 44; il Cortuccio, ha messo le birre al fresco nel torrente a Mezzomerico in attesa di festeggiare la riapertura del *Trenittu*, 14.

RAPALLO: Giorgio Farina, 18.

ROMA: il Carroccia, 15.

AVVISO: Chi ha effettuato un bonifico da 12 euro il 30 novembre 2021 con la dicitura "pro Cubetto", e chi ha effettuato un bonifico da 6 euro pdf senza nome il 16 febbraio, ci contattino per essere registrati.

SOTTOSCRIVETE PER L'AUTOFINANZIAMENTO

DOVE TROVARE E CONSULTARE LA RACCOLTA COMPLETA DEL GIORNALE

- FIRENZE Centro Popolare Autogestito Firenze Sud, Via di Villamagna, 27/a
- MILANO Biblioteca Cesare Pozzo, via San Gregorio, 48
Associazione Eguaglianza e Solidarietà, via Cadibona 9 (sede della redazione)
- PISTOIA Centro di Documentazione di Pistoia, via Sandro Pertini



ELDRITCH EL NINO [1998]



A dispetto dei nomi d'arte dei componenti, gli italianissimi Eldritch (fondati a Livorno nel 1991), si sono guadagnati nel tempo una certa notorietà -forse più all'estero che in terra natia come spesso capita- per il semplice motivo che sono una band decisamente forte! Al terzo tentativo sfornarono questo discone di power metal bello tosto che si fece notare parecchio in una scena parecchio inflazionata all'epoca. Già l'iniziale *Fall From Grace* è una dichiarazione d'intenti molto esplicita con quei piccoli suoni elettronici che preludono ad un riffone tagliato con l'accetta particolarmente in primo piano nei due minuti finali che precedono la seconda traccia *No Direction Home*. Un pezzo che ti fa passare sette minuti a contare i cambi di tempo e di sonorità e riesce a farlo con un tiro incredibile dispensando piccole dosi di pianoforte e fraseggi di chitarra ad alta veloci-

tà. Trasciante. Con *Heretic Beholder* sembra di cambiare disco e soprattutto atmosfera, cinque minuti di riff thash (sempre molto tecnico), ritmica martellante e un ritornello quasi sinfonico. Eccellente. Il suono si appesantisce con *Scar*, ancora sapienti inserti elettronici e di tastiere, il tutto all'interno di una bella atmosfera decadente, eccezionali gli assoli. Le centrali *Bleed Mask Bleed* e *The Last Of The Years* non lasciano particolari tracce di se, la prima una normalissima canzone di power metal come da protocollo mentre la seconda è la classica tassa da pagare alla ballad. Si migliora decisamente con *From Dusk Till Dawn*, dopo un inizio forse un pò scontato cresce con lo scorrere dei secondi riportandoci, con veloci cambi di tempo nuovamente nella giusta atmosfera, debole e troppo easy il ritornello. Si va verso la chiusura con la successiva *To Be Or Not To Be* che ci inchioda per oltre sette minuti sotto una pioggia di fraseggi di tastiere e chitarra con dinamiche sempre diverse nei riff e nella ritmica, ma tutto scorre alla grande e stimola la necessità della successiva, e finale, *El Niño*. Anche qui, sulla base di linee vocali molto settantiane, è tutto un susseguirsi di cambi di registro e di intrecci fra i vari strumenti. Sull'esecuzione poco da commentare. Insomma il disco di una band di altissimo livello: potente, vario, tirato quanto basta ed a tratti sognante. In quasi venticinque anni non è invecchiato di un giorno. ■

MEGADETH REST IN PEACE [1990]



Solitamente evito di scrivere dei miei dischi preferiti, o meglio di quelli di culto personale, ma dopo l'ennesimo ascolto mi sono detto che magari qualcuno che legge queste modestissime righe non l'ha mai ascoltato. E sarebbe davvero un peccato. Premesso che il thrash metal è pieno zeppo di band da olimpo bisogna però ammettere che il buon Dave Mustaine se aveva in mente di farla pagare ai suoi vecchi compagni del Metallica (che lo accompagnarono alla porta), c'è riuscito e pure alla grande. Spalleggiato da un prodigio della chitarra come Marty Friedman il nostro ci propone nove pezzi uno meglio dell'altro. L'attacco di *Holy Wars..The Punishment Due?* è roba da rimbacillire tanto è intrecciato fra riff e cambi di tempo che non danno tregua per tutto il pezzo, con uno stacco acustico centrale che apre ad un finale giocato fra preziosismi ritmici e un'esplosione di riff che chiude alla grande il pezzo. Come adorare un pezzo senza averci in fondo capito niente. Ci riproviamo con *Hangar 18* e anche qui ci travolgono due riff dalle tonalità diverse che rendono il pezzo trascinate dall'inizio alla fine senza un attimo di tregua. Ottime melodie del cantato (più caratteristico che perfetto) e un finale dove si rincorrono assoli vorticosi e stacchi pompatissimi. Usciamo da questa bufera di note ed un riff sinistro ci presenta l'eloquente *Take No Prisoner*: un riff che ha davvero creato un precedente nella musica metal al servi-

zio di una canzone cattiva e con una ritmica travolgente che, appunto, non fa prigionieri. E ne fa pochissimi anche la successiva *Five Magic*, giocata fra un bel giro di basso e fraseggi di chitarra che le danno un'aria cupa e inquieta spezzata da parti decisamente più aggressive. L'arrangiamento è poi un lungo dispiegamento di cambi di tempo e riff che sarebbero bastati per un album intero. E' costume indicare i pezzi più deboli di un album e, spesso è la parte centrale a contenerli, ma sia *Poison Was The Cure* con il suo incedere quasi punk e le accelerazioni che ne fanno un pezzo di livello che la successiva *Lucrezia* ci stanno benissimo in questo capolavoro. Quest'ultima brilla soprattutto per la dimostrazione di tecnica offerta dalla band in un pezzo con sfumature molto heavy metal. La giostra continua con un altro attacco che ha fatto storia e che per me comporta il riascolto per almeno tre volte prima di proseguire con il resto del pezzo. Parliamo di *Tornado Of Soul*, ascoltate il solo finale per credere. Le sorprese non mancano con la stranissima *Dawn Patrol* che nasce e muore su un giro di basso ipnotico e la voce narrante e sgraziata di Mustaine. Arriviamo alla fine con un'altra canzone fuori scala: *Rust In Peace..Polaris*. Poco da dire, una tipica canzone thrash ma "alla Megadeth" e cioè tecnicamente perfetta, con un arrangiamento raffinato e vario, zeppa di riff semplicemente geniali, munita di assoli ben ideati e suonati ancora meglio. Tutto al proprio posto ma mai nel posto che ti aspetteresti, cosa che poche band possono vantare. Disco che farà capire molto del metal a chi si avvicina a questa musica e che per gli appassionati è una pietra miliare all'unanimità (e molti saprebbero recensirlo molto meglio di me).

RUSH
2112
[1976]



Qui siamo alla missione impossibile: recensire i Rush. Facciamo che se ne parla con lo scopo di segnalare una delle band che fanno parte del cosiddetto background, "lebbasi" insomma! 2112 è un disco di puro e raffinato progressive e, curiosamente, viene pubblicato nel bel mezzo dell'esplosione del punk. Il trio concepisce un lavoro che altro non è che un lungo viaggio in mondi futuristici dove tutto è massificato e controllato da intelligenze artificiali che rendono l'uomo succube e alienato. Non male come previsioni sociologiche. Musicalmente siamo forse alla loro massima ispirazione nella costruzione degli arrangiamenti e nella scelta dei suoni. Tutto perfettamente bilanciato così da eliminare il rischio del benchè minimo calo. Eppure la prova offerta sulla title track (pezzo di venti minuti diviso in sette atti) non era per niente scontata, molte band sono cadute e continuano a cadere sui brani lunghi (le cosiddette suite tipiche degli anni 70) fra inutili ripetizioni e prolissità forzata. Con 2112 niente di tutto questo, dai suoni elettronici iniziali parte una lunga cavalcata strumentale (*Overture*) nella quale gli strumenti si rincorrono fra preziosismi e suoni sempre diversi che danno una freschezza che, nella seconda parte (*The Temple Of Syrinx*), viene catalizzata dalla voce acuta del cantante/bassista Geddy Lee perfetta nel raccontare il trionfo soffocante del potere sulla società. L'incedere è molto tirato e viene spezzato dall'inizio del successivo movimento (*The Discovery*) che ci porta in un attimo dentro un'atmosfera molto più intima dal suono acustico e una prova vocale si irruenta ma perfetta per raccontarci la rivalsa dell'uomo rispetto al decadi-

mento sociale cercando di svincolarsi aggrappandosi all'arte (nel racconto imparando a suonare la chitarra). Tutto l'arrangiamento è un susseguirsi di parti lente e più sostenute che si ripetono nella parte successiva (*Presentation*). Qui i nostri descrivono fra parti delicate acustiche e parti elettriche potenti una sorta di sfida fra il bene ed il male, un continuo contrasto nei testi e nella musica che termina con un assolo hard rock stratosferico. Magia. La quinta parte, *Oracle: The Dream*, è uno strumentale con una sezione ritmica dominante sulla quale si innestano riff e fraseggi per tutti i gusti, un pezzo specchio del miglior progressive anni 70. Stessa sensazione che si prova con la successiva *Soliloquy* dove del rock non manca davvero nulla ed è caratterizzata dalle tipiche aperture vocali di quel glorioso periodo musicale. La title track si chiude con la settima parte (*Gran Finale*) un pezzo strumentale basato su riff a dir poco coinvolgenti e un tappeto ritmico di livello. Se il disco si fosse chiuso dopo questi venti minuti nessuno avrebbe avuto nulla da ridire tanta è la qualità che li caratterizza, invece arriva la seconda traccia, *A Passage To Bangkok*. Pezzo più elegante e ben suonato che indimenticabile. Un progressive quasi sussurrato ci introduce in *The Twilight Zone*, suoni puliti e voce a tratti narrante a tratti più aggressiva nel ritornello. Un pezzo di classe da luci spente. La grandezza di questo disco a mio parere sta in un continuum d'atmosfera che accoglie nei vari pezzi sfumature e suoni si diversi ma sempre coerenti. E' quindi con delicatezza che si impone l'hard rock di *Lessons*, giocato sul contrasto fra suoni acustici e riff stoppati che lasciano il campo ad un paio di assoli dal sapore quasi blues che chiudono il pezzo. Ci avviamo alla fine con la ballad *Tears*, ben suonata ed interpretata ma molto.. troppo ballad. La chiusura è felicemente demandata alla magnifica *Something For Nothing*, una piccola enciclopedia del progressive. Ogni musicista dà il meglio (ed era tanto questo meglio) su un arrangiamento bello tirato ma pieno di cambi di tempo anche grazie all'eccezionale prova di Neil Peart alla batteria. Un disco che ha fatto e fa tuttora storia, poco altro da dire se non che ora potete smettere di leggere le mie cavolate ed ascoltarlo. ■

Henry Chinaski book section

charles
bukowski

Ben ritrovati! Sono mancato per un po' di edizioni, oberato com'ero dai soliti impegni quotidiani (sala corse, sbornie, lavoretti saltuari, risse ecc.). Oggi invece sono qua, e voglio portarvi in Germania, anni 60 del precedente secolo. Vi farò sprofondare nella testa di un clown, il che è tutto dire, visto che io ci sono entrato e ancora non so se ne sono uscito. Buon viaggio quindi nella società tedesca dell'epoca vista da un clown, con tutte le contraddizioni del caso. Buona book section a tutti.

La book section recensisce:

Opinioni di un clown



Non sarebbe una cattiva idea, prima di addentrarci nel romanzo, analizzare il contesto politico in cui si trova a scrivere l'autore, lo scrittore tedesco Heinrich Böll. È il 1963 quando viene pubblicato "Opinioni di un clown", epoca in cui la Germania naviga ormai in acque che scorrono in un fiume conformista e incline al compromesso. Il progetto tedesco di riarmo atomico e l'adesione al Patto Atlantico provocano in Böll (e di rimando nella sua produzione letteraria e giornalistica) un sostanziale rifiuto della deriva militaristica e, parimenti, di quella consumistica, generando una conseguente feroce critica di sistema. Non vengo quindi fatti sconti a nessuno, tantomeno al clero cattolico, reo secondo Böll di essere un alleato dell'allora politica conservatrice. È qui che si sprigiona tutta la forza di un clown, Hans Schnier, che -irrefrenabile- si scaglia contro il falso perbenismo della struttura societaria tedesca. Clown di professione e stimato artista che elabora autonomamente pantomime con titoli altisonanti, riesce nell'impresa di fuggire da una ricchissima famiglia borghese, avida e priva di sentimenti umani. Originario di Bonn, Hans si fida con Maria - personaggio proletario debole - che non compare direttamente nella cronaca del testo ma che emerge con i ricordi dell'artista, il quale la colloca saltuariamente negli eventi. Maria, fervente credente religiosa, tradirà Hans, lasciandolo solo ad affrontare un mondo che si maschera con il conformismo, dietro il quale cela terribili passati come il nazismo e l'odio antisemita. La carriera di Hans, nonché la sua vita, subirà un tracollo proprio per la fuga di Maria. Continuamente in preda all'alcol, e dopo uno spettacolo disastroso tenuto a Bochum, Hans torna a Bonn, dove redigerà una lista di nomi a cui chiedere aiuto economico e morale vista la sua caduta professionale e sentimentale. E da questa lista, vera chiave del libro,

inizia la critica al sistema. Infatti ogni amico, familiare, avversario o semplice casuale ricevitore delle sue telefonate finirà per fornire al decaduto clown l'occasione per approfondire le contraddizioni e le violenze insite nella società. Il ritmo narrativo è buono anche se delle volte possono stancare le ripetitive stilette contro, ad esempio, il clero. Il susseguirsi degli episodi passati e rivangati via via nel testo invece è ben intercalato e riesce pertanto a far luce sul messaggio che ci vuole trasmettere l'autore. La storia funziona un po' ad imbuto, partendo da una dimensione larga e andando a restringersi sempre più, che filtra e toglie il superfluo, lasciando ai personaggi più forti il dialogo - diretto ed indiretto - con Hans. Il padre di Maria, forse l'unica persona che gode della stima del clown ("l'unico uomo che abbia mai baciato" cit.), incarna l'opposizione politica al nazismo prima e al bigottismo dopo. In lui Hans troverà figura paterna alternativa al vero padre, insulso industriale, penoso e nauseabondo mollusco. La madre, invece, ci racconta la contraddizione tutta tedesca del post antisemitismo, desiderosa di riguadagnare terreno su quanto di orribile fatto nel passato. Dopo aver parlato e chiesto aiuto a tutti, e dopo averne ricavato nulla, il nostro protagonista resterà solido nelle sue convinzioni e, per niente arreso, si esibirà nella sua conclusiva performance sui gradini della stazione ferroviaria, per cantare ed esibire la volontà incandescente dell'ultimo oppositore allo sfacelo della società.

Henry Chinaski

TRADITORI ARRIVISTI FINITI COMPAGNI DI IERI UGUALI A QUELLI DI OGGI

BONOMI E LO SCIOPERO FERROVIARIO

A ROMA CONTRO I FASCISTI DEL 1921

Il giorno 8 novembre del 1921 una infinità di tradotte partite da tutte le località d'Italia trasportarono in Roma ben 60.000 fascisti che si convocarono al Colosseo, tradotte debitamente autorizzate dalla Direzione Generale delle FF.SS. E per essa dal governo di cui era Presidente Sig. Ivanoe Bonomi. Mentre una di queste tradotte stava per fare il suo ingresso nella stazione di Roma: all'altezza del Deposito Locomotive, alcuni fascisti spararono dei colpi di moschetto contro il macchinista Farneti, che era intento a lubrificare la sua locomotiva per portarsi in testa al treno che doveva effettuare. Il povero Farneti* morì sull'istante provocando la unanime indignazione di tutti i ferrovieri i quali immediatamente deliberarono la proclamazione dello sciopero in tutto il Compartimento di Roma al quale aderirono subito tutte le altre organizzazioni proletarie di Roma anche perché i fascisti cominciarono subito ad usare i soliti metodi di soprusi e di violenze contro il popolo Romano. Mussolini lanciò il guanto di sfida ai Ferrovieri: "Domani per le ore 10 i ferrovieri o in servizio o la feroce rappresaglia". A questa minaccia risposero subito i Ferrovieri del Compartimento di Napoli proclamando anch'essi lo sciopero generale paralizzando completamente il traffico, sciopero che si estese fino al Compartimento di Reggio Calabria.

Tl Sig. Bonomi quando si accorse che i fascisti erano imbottigliati in Roma,

che il popolo Romano era passato all'azione e che lo sciopero dilagava sempre più, si decise a mandare a Chiamare il Comitato Centrale del Sindacato Ferrovieri Italiani, pregandolo di deliberare la cessazione dello sciopero, al che gli fu risposto che ciò sarebbe stato fatto solo quando tutti i fascisti avrebbero evacuato Roma. E così fu fatto. Ma il sig. Bonomi per sfogare la sua ira contro i ferrovieri, licenziò con l'art. 56 (facendogli perdere il diritto di pensione) tre macchinisti del Compartimento di Napoli e tutti gli avventizi.

In seguito al licenziamento il macchinista Catanese Angelo - morto da qualche anno a Salerno - pubblicò in diversi giornali nel dicembre 1921 la seguente lettera aperta indirizzata A sua Eccellenza Ivanoe Bonomi Gran Collare dell'Annunziata e Presidente dei Ministri.

Sono passati oltre 21 anni senza vederti e temevo che tu avessi perduto la memoria di me, ma, con un atto della tua infinita bontà, hai voluto provarmi il contrario; ti sei ricordato di me. Grazie infinite. È doveroso perciò che io corrisponda a tanta benevolenza, prestami un po' di attenzione: Sarò breve, per quanto possa esserlo chi sa poco scrivere, non per colpa sua, ma dell'avversa fortuna che lo condannava a duro lavoro fin da piccino. Così la pensavi anche tu quando venivi nella redazione del vecchio e glorioso « Avanti! » di cui



Il ferroviere GUGLIELMO FARNETTI assassinato dai fascisti mercoledì 9

dei maggiorenti. Allora io ammiravo la tua bontà verso gli oscuri e martoriati lavoratori, e tanto più ti ammiravo in quanto ti sapevo figlio della borghesia che tu disprezzavi per difendere il proletariato. Altri tempi dirai tu, or che sei ritornato alla casta. Allora tu sfruttavi la buona fede proletaria, mentre ora che appartieni alla più alta aristocrazia, quella dei collari, metti repentinamente la pazienza dei tuoi vecchi compagni di partito.

Si dice che sei ragioniere, ed allora comprenderai bene che è questione di tempo. Anche il tuo conto avrà il meritato saldo. Nel 1896 entrai nel Circolo Socialista di Sezione Mercato a Napoli, rischiarandomi alla vivida fiamma di fede di quei compagni, specialmente del Mottola e di Enrico Leone. Mi sentivo un altro uomo. Tanto che nel 1897, scoppiato lo sciopero alle Officine Ferroviarie di Pietrarsa a Granili, ov'erano circa 100 operai, benché avessi solo 23 anni, mi riusciva capitanarlo aiutato da pochi altri compagni.

Trasferito alle Officine di Roma Termini, da Nofri fui presentato alla redazione dell'«Avanti!» che frequentai con assiduità. Là conobbi il defunto Bissolati ed altri e fra questi anche te, che ti



compiacevi di pubblicare le notizie ferroviarie che ti portavo. Nel 1899 siccome avevo inscenato una dimostrazione per il lavoro a cottimo, tu consigliasti lo sciopero, appunto perché non si otteneva con buone ciò che era di diritto avere e che i funzionari—sempre testardi— non volevano accordare. te la ricordi quella giornata? Ti rammento un particolare: in una sala della redazione dell'«Avanti!» vi era una statua di gesso di grande importanza che tu ci spiegasti: Una nave da guerra trasformata in nave mercantile solcava l'oceano: una grande officina trasformava innumerevole materiale bellico in macchine ed attrezzi di lavoro. Il tutto era rischiaramento dal Sole dell'Avvenire, quel sole al quale sempre più io mi avvicinavo mentre tu lo hai rinnegato. Te lo ricordi quel giorno? Ti ricordi tutte le promesse fatte che giungendo al potere avresti proposto tutte le leggi atte a realizzare i sogni che ci facevi trascorrere allora? Amara delusione.

Dopo 20 e più scioperi, ferroviari quali non fu mai applicato il famigerato articolo 56, dovevi essere proprio tu a volerlo applicare ai tuoi vecchi compagni di partito, dell'anno di grazia 1921?...

Fu applicato birbantescamente al solo Compartimento di Napoli. E ti riprometti di fare di più, forte del tuo meritato collare. Bravissimo. La vittoria proletaria è in marcia e giungerà al culmine. Allora tutti i Bonomi, più o meno collarati, cadranno nel fango da dove sono usciti.

Transfuga, non ti stringo la mano perché le mie sono pulite.

Catanese Angelo

Salerno, dicembre 1921

Povero Catanese! Cosa avresti detto ora — se tu fossi stato ancora in vita — dopo il crollo del fascismo avresti visto riapparire alla ribalta politica il tuo beneamato «Maestro» a capo del Ministero, cosiddetto Antifascista? E quale amara delusione avresti provata nel constatare che a distanza di un anno e mezzo dalla cacciata dei nazifascisti non ancora si è provveduto malgrado i diversi decreti — a far rientrare nel diritto della pensione tutti i ferrovieri che furono cacciati via per opporsi alla ascesa del fascismo al potere? Si sentirà in dovere il tuo ex compagno Bonomi — non esclusi tutti quegli altri che gli tengono bordone — di riparare ad una ingiustizia da egli stesso commessa? Penseranno gli stessi che vi sono tanti orfani e tante

vedove di nostri compagni deceduti che languono di fame ed attendono l'atto riparatore, mentre i fascisti «puro sangue» continuano a governare in questo immane cimitero? Peccato, caro Angelo, che nutristi troppa fiducia nei politicanti di professione!

■

ABBATE ARMIDO

[Umanità Nova, 7 gennaio 1945]

* Secondo «L'Avanti!» (edizioni dal 9 al 14 novembre), il macchinista si chiamava Giovanni Farnetti, e non morì subito ma in Ospedale dopo essere stato ferito. Il Farnetti aveva fatto da paciere tra i fascisti provenienti da Bologna e i ferrovieri del Deposito di Porta Bologna. Il treno era stato fermato dagli operai del Deposito dopo che i fascisti avevano sparato dal treno contro le officine. Appena si mosse, partirono i colpi che centrarono il Farnetti. Stessa ricostruzione da parte della rivista dei gesuiti «Civiltà Cattolica».

ORTI DI GUERRA



Milano, 1944. In pieno conflitto bellico, con lo scarseggiare dei generi di prima necessità, l'autarchia s'impone. Viene coltivato il grano in varie zone del centro (comprese Piazza Duomo, Piazza della Scala) e, come mostra questa immagine, davanti alla Stazione Centrale. Gli «orti urbani» non sono dunque un'invenzione dei nostri tempi.

CENT'ANNI FA A MILANO L'UCCISIONE DEL FERROVIERE EMILIO CORAZZA



Milano, 26 marzo 2022

Per celebrare il terzo anniversario della fondazione dei fasci, 30mila camicie nere guidate da Mussolini, sfilano indisturbate per le vie del centro con l'intento di dare un poderoso segnale di forza ed efficienza. Sono giunti dalla Lombardia, ma anche da Genova, Alessandria e Firenze. Per gli squadristi è una sorta di "prova generale per l'occupazione di Milano", senza che l'Alleanza del lavoro, composta da USI, CdL, UIL, SFI, avesse ritenuto opportuno promuovere una seria azione di lotta. Nessun incidente: i lavoratori milanesi, seguendone le indicazioni, non sono scesi nelle strade.

Gli urlatori, che indossano camicie nere, ricamate con teschi e pugnali, insultano, minacciano, sbraitano. "Me ne frego", "alla bandiera rossa botte, botte in quantità"... Alla stazione Centrale (la vecchia stazione Centrale, oggi piazza Repubblica) il duce saluta i

gagliardetti col gesto degli antichi capitani romani. Tutto sembra finito, si torna a casa.

Ma alle 18, al passaggio a livello di via Canonica (tratto di linea urbano tra il Bivio Simonetta e lo scalo di Porta Sempione, che oggi non esiste più), alle grida dei fascisti della Lomellina, molti dei quali ubriachi, affacciati ai finestrini del treno speciale diretto a Mortara, alcuni ragazzi rispondono con gestacci. Freno d'emergenza, in trenta scendono dal treno e danno l'assalto al Circolo ricreativo dei ferrovieri della zona, situato a poche decine di metri. Tra pugni e randellate i ferrovieri presenti hanno la meglio e mettono in fuga i fascisti. Arrivano i rinforzi dal treno, stavolta sono più di cento, nel frattempo i ferrovieri sono riusciti a fuggire; i fascisti sfasciano tutto.

Uno dei ferrovieri protagonisti della rissa al Circolo è il 22enne Emilio Corazza, che abita nei paraggi, in via Cenisio al 54.

Il padre Luigi è macchinista, come uno dei fratelli, l'altro è operaio. La sera i familiari gli consigliano di non uscire, visto quanto è successo. Ma Emilio li rassicura, nonostante abbia la certezza di essere stato pedinato dai fascisti del quartiere dopo il fattaccio. D'altronde non è un militante politico, l'Emilio, è solo uno che, come tutti i ferrovieri coscienti e organizzati, ha la tessera dello SFI.

Emilio entra in un bar in via Poliziano, ma poco dopo vi fanno irruzione una ventina di fascisti. Nasce una rissa furibonda con lui ed altri avventori antifascisti, ma l'obiettivo è proprio lui. Parte un colpo di pistola ed Emilio cade a terra, morto. I fascisti si dile-

guano.

L'Alleanza del lavoro si mobilita per le esequie del giovane. I lavoratori milanesi, sfidando "le facili e spalvalde minacce" fasciste, confluiscono "a decine e decine di migliaia" al corteo funebre. I comunisti, riunitisi nel piazzale Volta partecipano ai funerali di Corazza incolonnati a gruppi di "circa 15 plotoni di uomini", cercando di contrapporre al fascismo la propria forza militarmente organizzata. Almeno 150 i vessilli, una folla immensa, un corteo lunghissimo accompagnano la bara del povero Emilio.

Milano, 30 aprile 1945

È buio, in via Poliziano, c'è il coprifuoco. I fari di un camion militare scortato dai partigiani della "Pasubio" illuminano il portone al civico 15. Un uomo e una donna vengono fatti scendere e messi al muro, proprio nel punto dove 33 anni prima era caduto il ferroviere Corazza. Non si tratta di due persone qualunque. Lui è Osvaldo Valenti, nato a Costantinopoli, figlio di un barone siciliano commerciante di tappeti; lei è la sua donna, Luisa Ferida (che in realtà si chiama Manfrini), sono due attori famosissimi. Valenti, che è anche coccainomane e contrabbandiere di valuta, si è arruolato nella X Mas e frequenta la famigerata Villa Triste, dove la Banda Koch tortura gli oppositori al regime. Lei probabilmente è estranea alle torture, ma in quei giorni non si va tanto per il sottile.

Una raffica, e i due cadono crivellati di colpi. ■

Alp

Porrettana sovversiva

IL LAVORO COSCIENTE DEI FERROVIERI

19 settembre 1920

Alla stazione di Pracchia, essendosi il capo-stazione imposto nell'impedire lo scarico di due vagoni di materie prime dirette ad uno stabilimento di Campo Zoro ora in possesso delle

maestranze, il macchinista e il personale del treno viaggiatori 22 che di lì transitava diretto a Bologna, si ricusavano di partire, se non veniva fatto effettuare lo scarico. Il capo-stazione dovette cedere alla cosciente minaccia; e la stessa macchina del treno

viaggiatori trasportò i due vagoni alla banchina di scarico dove una squadra di operai attendevano per scaricare. Ah! Se non ci fossero i D'Aragona!

«Umanità Nova», 22 settembre 1920

1919

L'AUTOCRATE DI CALTANISSETTA

È destino! Il deposito di Caltanissetta dev'essere sempre il luogo che deve capitare gente che vorrebbe dominare col fiato dell'autorità. Un essere innanzitutto quasi analfabeta con un miscuglio di politica stupida, una coscienza completa delle proprie azioni, spadroneggiamento assoluto verso il personale per quell'innata superiorità innestata negli animi gretti. Ecco chi è il protagonista della presente fotografia!

Egli ha solamente la cura di provocare il personale con tutti i mezzi a sua disposizione, difatti se un agente deve andare in congedo lui gli fa il patto che al ritorno non deve più riprendere la propria macchina, ad un altro che lo prende di mira per un astio inqualificabile lo condanna alla miseria, l'obbliga al disservizio, e tanti di quei mezzi che un animo non buono può inventare e godere sulle pene dei suoi martiri.

Inoltre egli è la negazione assoluta dell'accordo fra il personale, creando sempre discordie fra esso. Ebbene, sapete chi è? È nientemeno il Capo Deposito Aggiunto signor Cacia! Il piccolo don Emanuele!

Ma che credete dunque o insuperabile Cacia che così oprando di rendervi ben visto ai superiori?

Avete sbagliato metodo, si può essere rigidi ma retti e sempre ben visti, ma se sperate andare alla posterità colle vostre sopraffazioni vi sbagliate, perché ad un animo meschino come voi spetta la gogna, la frusta.

E se i signori superiori volgessero uno sguardo indagatore verso questo disgraziato deposito s'accorgerebbero che il personale per fare il proprio dovere non ha bisogno di creature schiave dell'autocrazia, ma d'una persona retta, magari rigida ma cosciente, tale da non avvilitare gli animi dei subordinati.

Si ricordi il piccolo don Emanuele la fine che hanno fatto i suoi predecessori.

Il dovere reclama rispetto, il diritto reclama giustizia. ■

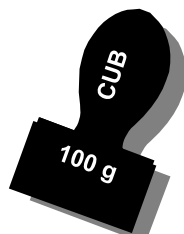
LO ZAMPINO.

GIÀ PUBBLICATI

- CR19 Lo «Gnogno» di Ancona
- CR21 Il cretino di Ferrara
- CR22 Il gancicida di Treviso
- CR23 Il campanaro di Genova
- CR24 I piccoli zar di Lecco
- CR25 Lo scienziato d'Iseo
- CR26 Gli esculapi di Reggio Calabria
- CR27 Il postribolante di Brescia
- CR27 Il lapidato di Rimini
- CR28 L'ignorantone di Caserta
- CR29 Il mancato suicida di Salerno
- CR30 Il ricottaro di Gorizia
- CR31 Il FFF di Voghera
- CR32 Il guagliocciello di Torino
- CR33 Lo spingitore artritico di Firenze
- CR34 I sabotatori di Porretta
- CR35 Il gesuita di Pinerolo
- CR36 L'animo sfarzoso dei capi di Brescia
- CR37 Il provocatore di Savona
- CR38 L'ubriacone di Pistoia
- CR39 Li crauni, i baciapile di Lecce il taumaturgo di Benevento.
- CR40 Il krumiro di Bagnara e quelli di Roccella
- CR41 Il trasfertista di Desenzano e le strane assunzioni di Brescia.
- CR42 Il meschino boaro titolare di Taranto
- CR43 L'arrivista scansafatiche di Castellamare Adriatico
- CR44 Il facente funzioni capo divisione, le locomotive a pezzi e i lavoretti privati di Foggia
- CR45 L'analfabeta di Cassino
- CR46 I Capi Deposito persecutori dei Fuochisti Approvati di Trieste
- CR47 La tenutaria di Modica
- CR48 Lo sbirro di Faenza
- CR49 Il partente autocrate di Catanzaro Marina
- CR51 I baraondari di Palermo
- CR53 Gli sciacalli di Benevento
- CR54 I rulli d'autopiano di Sulmona
- CR55 Il liberino di Firenze
- CR56 Il maldestro ingegnere di Firenze
- CR58 Gli sciacalli di Foggia – Lo «Gnogno» di Ancona(R)
- CR59 Gli sciacalli di Fortezza
- CR60 L'infame Agente Solo di Milano
- CR60 L'annoiato di Busalla
- CR61 I militarizzati di Brescia
- CR62 Il Macchinista Istruttore di Milano
- CR63 I bestioni krumiri di Bologna
- CR65 Il mancato duellante codardo di Tripoli
- CR66 I denti d'oro del punitore di Messina
- CR67 Il battilocchio di Trieste
- CR 69 Il dittatore di Roma

IL CUBetto

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.



SOLUZIONE DE: IL MITE MAX BRACCIA E I TRE SCARTAMENTI A OPERA



Secondo noi non vi siete neanche messi a tentare di risolverlo. Max è offeso per questo. Comunque la soluzione, che non era semplice, consisteva nel posare cinque rotaie anziché quattro, in tal modo i tre binari si potevano sovrapporre e contenere in 1880 mm, come chiedeva il contadino di Opera. E' tutto. Non avete capito ancora? Chiedete a Max.

THE CICCHIMAN, LA VEDETTA

La sua branda è sopra il luogo semiclandestino dove si stampa Cubrail. Ci avvisa quando le rotative hanno fatto il loro dovere. Se leggete queste righe è grazie a lui che ci fa da vedetta.

Per far prendere aria al materasso a militare facevamo il cubo, lui col materasso ci fa il cubetto.



Originario di Porto San Giorgio, fece le valigie di corsa appena seppe che il suo paese stava per cambiare nome. Infatti, come Castellamare Adriatico che oggi è Pescara, come Borgo San Donnino che oggi è Fidenza, Porto San Giorgio diventò Porto San Cortuccio. "Col Cortuccio, mail!", disse. E fu così che, giunto a Milano pensandosi al sicuro, si trovò davanti... il Cortuccio. Stava impazzendo ma il Cortuccio (Santo Subito) gli disse: "quando riaprirò il Trenittu per Amandola ti nominerò Capo Deposito a Fermo!". E allora restò.

Gioca le migliori partite a -4°. Mentre gli altri giocatori indossano tre maglioni a testa, lui in maniche corte corre da porta a porta in 10 secondi, così giusto per scaldarsi.

E' uno dei sei ex Frecciabianca che quando c'era Frecciabianca lavorava a normativa. E ci lavora tutt'ora. Guarda sconcolato l'andazzo, per non pensarci si ritira in branda. Con l'orecchio teso, però, al piano di sotto, dove stanno stampando Cubrail, per avvisarci appena è tutto fatto.

CUB RAIL NEL MONDO

Sopra e a lato, senso orario: I Leoni ad Atene. Acropoli, capolinea del Pireo, Piazza Omonia dove tutto è partito.

Sotto: Marcia Perugia-Assisi, 24 aprile

**BISOGNA SOGNARE****ABBONATI A CUB RAIL**

5 numeri + gli speciali: 12 euro
Iscritti Cub e Cassa di Solidarietà: gratis

Iscritti Cub o Cassa di Solidarietà: 5 euro
Abbonamento PDF: 6 euro

POSTEPAY: 5333 1711 4731 8188 intestata ad Alessandro Pellegatta

O, SE PREFERISCI:

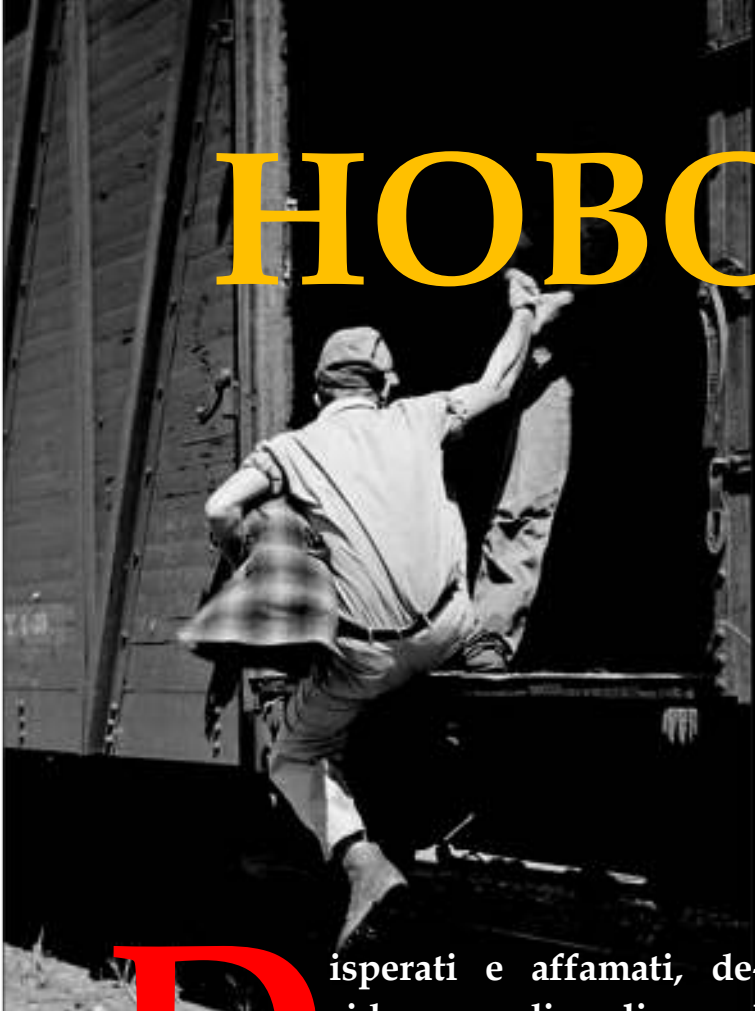
BONIFICO IBAN: IT93J3608105138260372960384 Beneficiario: Alessandro Pellegatta

Causale: abbonamento CubRail *Una volta effettuato il versamento inviaci una mail con nome e indirizzo*

HOBO

CUB Rail

WOBBLY
Giornale di collegamento tra i ferrovieri



Disperati e affamati, decidemmo di salire sul CALIFORNIA MAIL, che partiva a mezzanotte da Truckee. Speravamo che la velocità del treno passeggeri avrebbe consentito di ridurre il rischio al minimo. Quando il treno si fermò di fronte alla stazione scoprimmo di essere favoriti dalle circostanze: quella notte trainava una carrozza privata. I regolamenti vietavano ai ferrovieri di entrare in questo tipo di carrozze, che rappresentavano in genere il costoso privilegio dei veri ricchi. Sapendoci al sicuro dalle molestie del Personale di Bordo ci arrampicammo spavaldi sulla piattaforma di osservazione in coda al treno. I passeggeri che occupavano la carrozza privata si erano ritirati per la notte. Spiando attraverso i finestrini vedemmo un soggiorno illuminato separato

dalle altre stanze da una porta scorrevole.

Andò tutto per il meglio sino a quando il treno non infilò la lunga galleria al culmine del passo. Il buco della montagna avvolgeva le carrozze come un guanto aderente e i gas nocivi sprigionati dalle locomotive facevano il loro lavoro. Cominciammo a tossire, poi a rantolare e barcollare. Per stabilizzarmi brancolai nel buio in cerca di un appiglio per evitare di cadere dalla piattaforma. Riuscii ad afferrare il pomello della porta che dalla piattaforma di osservazione introduceva alla carrozza privata. Qualcuno aveva dimenticato di chiuderla per la notte: quando per caso premetti la maniglia, la porta cedette alla pressione della mano.

Bisbigliai a Jack London di fare piano, scivolammo furtivi nel salotto della cabina e chiudemmo la porta alle nostre spalle. Poi affondammo nelle poltrone avanti a noi. Passò un po' di tempo prima che riuscissimo a riprenderci dagli effetti dei gas letali e dalla terribile prova che avevamo affrontato. Prima di rendercene conto ci addormentammo sulle soffici poltrone di stoffa.

LEON RAY LIVINGSTON