

**WOBBLY**



anno XIII numero 72 settembre 2022

Giornale di collegamento tra i ferrovieri

**CUB** *Rail*

WOBBLY

Giornale di collegamento tra i ferrovieri

**CUB** *Rail*

[CUBFERROVIE.ALTERVISTA.ORG](http://CUBFERROVIE.ALTERVISTA.ORG)



**IL FUOCO E L'ACQUA**

**72**



MA 'STO  
POVERACCIO  
È QUEL FIGLIO  
DI UN FALEGNAME  
CHE TUTTI  
ADORANO?

NO,  
QUESTO È SOLO  
IL FALEGNAME CHE  
SMONTA LE CROCI.  
NESSUNA PIETÀ  
PER LUI!

*Marchio*

## INDICE



- 2** LA VIGNETTA DEL MARCHIO
- 4** EDITORIALE SALARIO MINIMO LEGALE. UN PESCE ROSSO IN UNA VASCA DI SQUALI
- 6** *CRHONICUB. ITALIA, TICINO, GRIGIONI*
- 9** *CRHONICUB. MONDO*
- 10** I 4000 COLPI. DAL CONGRESSO DI CHICAGO
- 14** LE 3 CONDOTTE DEI LOC USA
- 14** AGGRESSIONI AL PERSONALE DEI TRENI. OLTRE L'IPOCRISIA IL NULLA
- 15** OGGETTI MISTERIOSI. LE ASTRATTEZZE DELLA FERROVIA PROFONDA: I SIGILLATORI
- 16** IL RUOLO DEL CAPOTRENO E L'ACCORDO SULL'AS DEL 2009
- 17** INCONTRO SINDACATI DI BASE CON ANSFISA DEL 14.9.22
- 19** APPELLO PER IL A SOSTEGNO CUB TRASPORTI NELLA REFUSIONE ALLE IMPRESE, ORDINATA DALLA CASSAZIONE SU VIAREGGIO
- 19** L'ENIGMA FERROVIARIO
- 20** TRENITALIA. LA SOLITA ESTATE DA INCUBO PER I LAVORATORI
- 21** 1982-2022. QUARANT'ANNI DI ANCORA IN MARCIA
- 22** LA DICHIARAZIONE DI DIPENDENZA
- 23** ODE A CHI NON ODE
- 24** 91/440
- 25** DAGLI IMPIANTI FIRENZE, IMPIANTO EQUIPAGGI IC E NON SOLO, IMPIANTI TUTTI, QUEL CHE SI MUOVE
- 27** OGGETTI MISTERIOSI. LE ASTRATTEZZE DELLA FERROVIA PROFONDA: I POLLI VISIONARI DI TRILUSSA
- 27** SIMONE LEO ULTRAMARATONETA
- 28** PENSIONAMENTI
- 29** TREN MAYA: OPERA NECESSARIA O INUTILE/DANNOSA COME LA NOSTRA TAV?
- 30** LUTTI NOSTRI
- 31** *OMBRE ROSSE* L'ACCUDENTE
- 32** *RUBRICA MUSICA. LOUDER THAN MUSIC*
- 34** *RUBRICA LIBRI. HENRY CHINASKI BOOK SECTION*
- 36** *BIOGRAFIE PARTIGIANE. ZINGARI*
- 38** *STORICO. IL RIPUGNANTE TRADITORE DI ANCONA*
- 41** IL CUBETTO
- 42** CODICI DI INGRESSO ALLE SALETTE.
- 43** CUBRAIL NEL MONDO
- 44** DA VICTOR HUGO

## IMMAGINE DI COPERTINA

La circostanza del fermoimmagine è spiegata in *Crhonicub* del 22.7 e non è l'unico incendio ferroviario sviluppatosi questa estate. Abbiamo anche notizia di loco fatta camminare senza antincendio. Ma fuoco e acqua sono metafore applicabili a molteplici occasioni, pure con segno diverso e talvolta a posizioni invertite. Resta il conflitto dei due elementi. Questa idea ce la portiamo dietro in diverse circostanze: quando ad esempio giungono notizie di sommovimenti ferroviari (UK, USA), e non solo, ma poi intervengono le precettazioni, i lutti nazionali, le trame di sgonfiamento della burocrazia, gli accordicchi a ribasso. L'estintore non sempre sta fra i buoni. In realtà anzi, ribaltando l'immagine aggressiva consegnata dal "fuoco delle rivolte", esse sono bensì l'acqua -necessaria e salvifica reazione- contro le precedenti fiammate dell'arroganza imprenditoriale. Lo schiaffo agli strati operai con la delocalizzazione, da Whirlpool a GKN, da Stellantis a Wärsilä mentre è un reato lo spostamento oltreconfine degli uomini. La sentenza del tribunale di Piacenza sgonfia il teorema contro SI cobas e USB che tentava di criminalizzare l'attività sindacale facendo ricadere le rivendicazioni nella categoria dell'estorsione. E di

nuovo ci pare interessante leggere che fra le testimonianze i giudici annoveravano esponenti CGIL. Sullo stesso metro leggiamo del governo svedese che consegna il primo attivista curdo al mattatoio turco (Zinar Bozkurt, 26anni da 8 in Svezia), con un repentino ripudio della storica politica di accoglienza quale dazio pagato per l'ingresso nella NATO. Tributo alla ragion di Stato di farsi armare dagli USA contro i Russi. Julian Assange consegnato alla vendetta USA come qualsiasi giornalista perseguitato in Russia. I bollettini e le bollette. Riusciamo a vedere dunque che i numeri e i nomi dei morti sul lavoro, quelli del lavoro precario e dei licenziamenti e perdenti posto, dei naufragi/maciullati dalle polizie/assiderati nei boschi delle vie di migrazione, degli incidenti ferroviari, sono i caduti tutti della stessa classe in una guerra accesa, un fuoco appiccato, allo strato più profondo del vivere e di cui il conflitto ucraino è solo quello più evidente alla superficie?

Fuoco e acqua che costano sempre più cari. Riusciamo dunque a percepire il collegamento che da quei bollettini funesti e già in difesa di interessi altrui- discendono le bollette con cui la classe popolare continua a pagare con i propri figli e averi gli altrui interessi e speculazioni?



Il battage mediatico che sta accompagnando la proposta di un salario minimo legale nel nostro paese è il perfetto paradigma dei tabù ideologici padronali, sindacali e politici che erodono senza soluzione di continuità i diritti dei lavoratori. Una corsa sfrenata dell'establishment nostrano non tanto a confrontarsi sul punto, quanto a snocciolare le solite differenziazioni mirate ad affermare il proprio primato e ad annacquare la discussione. Il fronte del no è compatto pur utilizzando, per ovvie necessità di caratterizzazione, argomenti diversi più nella forma che nella sostanza. Il rischio indotto da soloni interessati, dediti da decenni a spiegarci cosa pensiamo, è quello di ragionare sullo sfondo di un mondo del lavoro che non esiste. Realtà virtuali rispetto alle quali la triade confederale tesse le lodi della contrattazione collettiva come strumento principe di garanzie salariali. Tutto purché si rafforzi la rappresentanza sindacale per evitare i cosiddetti *contratti pirata*, tengono a precisare, aggiungendo alla fantasiosa ricostruzione l'indizio centrale del loro vero intendimento: garantirsi potere e lunga vita. Discorso che la realtà quotidiana si incarica di smentire su tutta la linea per un motivo alquanto scontato: pur volendo salvare il principio di necessità dei CCNL, la sola ipotesi di combattere la povertà del lavoro con strumenti legislativi (salario minimo) certifica che la loro vantata rappresentanza e le loro politiche di contrattazione sono state, e sono, un totale fallimento (consapevole). Lapalissiano. Strumentale poi far intendere una preoccupazione per la tenuta della (loro) rappresentanza a causa dei cosiddetti *contratti pirata* quando poi i dati dimostrano - prendendo a riferimento i 9€ lordi all'ora diventati il limite minimo nella proposta di salario minimo legale - che dei 161 CCNL firmati dai confederali il 30% non raggiungono questa soglia salariale minima. E allora si scopre per intero l'ipocrisia sindacale di indirizzare ogni discorso a proprio beneficio. Che allarme sentono per la rappresentanza se i *contratti pirata* li firmano per primi loro? L'allarme vero è la paura di perdere la propria posizione do-

# SALARIO MINIMO LEGALE

## Un pesce rosso in una vasca di squali



minante nelle relazioni industriali, nonostante la blindatura legale. Si spiega quindi benissimo la non tanto velata contrarietà confederale ad una legge, peraltro già ampiamente diffusa in Europa (su concreta spinta della UE), che fissi una retribuzione minima. Viceversa la sola esistenza di una discussione sul salario minimo certifica la sussistenza di un allarme ben visibile che travolge ormai l'intera collettività, avvilita su se stessa in una spirale che prosciuga il potere d'acquisto e, di converso, crea subalternità verso il padronato. La contrarietà datoriale al salario minimo è facilmente spiegabile dal timore di perdere una leva diretta per l'accrescimento del profitto strettamente connessa ai labirinti contrattuali che sigillano ogni rapporto di forza sotto la scure del ricatto. Polarizzare la discussione sul salario legale omette fatalmente questo aspetto forse ancor più importante perché la miriade di contratti, e deroghe, utilizzabili dalle aziende permette di erogare salari da fame in modo spesso legale o, quantomeno, difficilmente controllabile dall'esterno, anche a causa di una evidente latitanza confederale in interi settori produttivi. Settori fortemente in crisi che necessiterebbero di una puntuale mobilitazione, proprio l'aspetto che i confederali -sulla scia della

politica concertativa- ha scientemente eliminato dal proprio orizzonte tanto da contrastare, con fatti e parole, l'attività sindacale di base. Osservare il problema da un punto di vista complessivo (salario, contratti, controlli e sanzioni, rapporti di forza) rende l'arrocamento confederale a strenua difesa della loro rappresentanza in seno alla contrattazione un semplice effetto distrattivo buono a silenziare l'allarme sui danni incalcolabili che sta producendo la proliferazione -ormai ultradecennale- di forme contrattuali sempre a favore delle aziende. Trovarsi con lavori contrattualizzati al ribasso sfruttando il vario menu messo a disposizione dal legislatore è la normalità. Così come sono la normalità i finti contratti part-time, tanto per fare un esempio. E' allora evidente come il salario in sé è schiacciato sotto ogni punto di vista ed è l'ultima vittima di un processo che ha ridotto al lumicino le condizioni di lavoro, la sicurezza sul lavoro, il diritto allo sciopero e ad una rappresentanza sindacale inclusiva, le norme di tutela praticabili dal lavoratore. Tutti elementi che negli anni sono stati cassati al grido di competitività, produttività e flessibilità, parole d'ordine della classe padronale divenute ben presto ragion d'essere delle cosiddette *parti sociali*, supine facilitatrici

del primato aziendale su tutti gli aspetti del lavoro. Danno incalcolabile rispetto al quale il salario minimo legale potrebbe avere solo effetti parziali o quantomeno ridotti come platea di beneficiari. Questo non per una sua deficienza concettuale ma, ripetendosi, per il contesto normativo che ne svilirebbe gli effetti. È chiaro che senza un netto disboscamento delle forme contrattuali utilizzabili dalle aziende (anche come rimozione delle leve di ricatto verso il lavoro), senza una rivitalizzazione dei rapporti di forza (sciogliendo i vincoli che premiano l'esclusività della rappresentanza confederale) e senza la sterilizzazione culturale del mito del mercato panacea di tutti i mali, il solo istituto del salario minimo legale rischierebbe di passare come la soluzione definitiva che, in realtà, non è. Del resto il provvedimento è solo il tappo rispetto ad un sistema che non riesce a tenere tutto assieme e si sfascia verso il basso. La complessità di conseguenze, ostacoli e riverberi, che abbiamo cercato di descrivere, non permette di isolare la questione dell'ipotetico minimo salariale fissato per legge come mera questione politica, tanto meno geograficamente limitata al nostro paese, gettata senza remore in un calderone di bieca speculazione elettorale. Viceversa parlare del salario minimo legale, come abbiamo ben visto, necessita di una visione più ampia del semplice ragionamento intuitivo è anzi urgente sviluppare una visione che travalichi il recinto Stato, impresa, sindacato, lavoro. Non è trascurabile, tutt'altro, una considerazione politica di fondo che, come vedremo, scopre paradigmi molto ben consolidati ed influenti che rafforzano l'idea di soluzione parziale a problemi generali. I

primi sospetti nascono da una domanda tanto semplice quanto taciuta: quanto c'è di contraddittorio fra l'oggettiva ispirazione liberista che alimenta il pluridecennale lavoro della UE con questa sua urgenza di introdurre negli Stati membri il salario minimo legale? Effettivamente parrebbe illogico considerando gli anatemi comunitari a base di liberalizzazioni, abbattimento del protagonismo statale nell'economia e sacralità delle esigenze d'impresa. Altrettanto illogico sostenere una repentina conversione comunitaria in senso *socialista* e quindi, leggendo la questione con gli occhi liberisti, non possiamo nascondere come sia concreto il rischio che norme teoricamente vincolanti per il capitale non siano altro che una sorta di investimento *pronti contro termine* nel quale un minimo di investimento in pace sociale andrebbe a garantire il perpetuarsi, coi soliti alti rendimenti, della politica neoliberista di drenaggio di ricchezza verso le élite padronali. D'altronde è noto come il sostegno pubblico universale ai disoccupati (Reddito di cittadinanza nella declinazione italiana) sia stato ampiamente teorizzato da pensatori di stretta osservanza neoliberista. Un dazio pagato per tenere a bada gli straccioni alle porte e non ammettere che il sistema falla, variante dell'elemosina di quanto è buona Vostra Signoria Eccellentissima... Un parallelo è ineludibile. Questo appunto perchè il vero investimento capitalista ricade su tutto ciò che sta intorno all'universo lavoro, lo scopo è renderlo economico tramite la precarietà, la facilità di licenziamento, le vorticose esternalizzazioni in appalti selvaggi, le delocalizzazioni strumentali e l'omologazione al dettato liberista dei sindacati cosiddetti più rappre-

sentativi.. Quando si parla del lato debole di una legge sul salario minimo, in fondo, parliamo di questo, un ecosistema nel quale l'efficacia sarebbe fatalmente diluita. Quindi prima di entusiasmarci per questo tipo di provvedimento è doveroso porre la questione in termini quanto più oggettivi e fuori da inutili provincialismi, essendo una misura ormai di respiro quantomeno comunitario. Da qualsiasi angolatura lo si voglia analizzare è allora illusorio considerare il salario minimo la panacea per tutti i mali, già la discussione politica permette di intravedere, sia a livello nostrano che più ampio europeo, una strumentalizzazione da parte di chi ha ampiamente contribuito a desertificare il terreno intorno ai lavoratori. Ottima cartina di tornasole della tragica situazione del mondo del lavoro privato gradualmente ma incessantemente di tutele, diritti esigibili e forza rivendicativa. Quest'ultimo è il punto fondamentale di tutta la questione non perché fissare per legge un salario orario minimo manchi di necessità ma semplicemente perchè il sistema diventa ogni giorno più rapace e non ha all'interno nessun, seppur esiguo, antidoto. Non esiste altra soluzione che lavorare per ribaltare completamente il verso della spirale per rendere l'intera impalcatura normativa virtuosa per i lavoratori e le comunità con lo scopo ultimo di un'equa distribuzione di risorse e ricchezze. Attenta guardiana di un tale cambiamento deve essere la capacità critica personale da fondere nella capacità solidale di mobilitarsi. Potranno sembrare semplici slogan ma considerarli tali probabilmente è un'altra vittoria per il padrone. ■

# 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



# CrhoniCUB

ITALIA, TICINO E GRIGIONI

## 28 GIUGNO, RAVENNA, SCONTRO AL PORTO, QUATTRO FERITI



Alle 18, al Porto di Ravenna, un camion al PL (con croce di S. Andrea e segnali luminosi di stop) a fianco al Terminal Container viene investito da un treno in transito. Tre operatori del treno e il camionista feriti.

## 13 LUGLIO, FAENZA, MALORE

Il macchinista del treno 58010 merci ISC trainato dalla E189 accusa un malore alla guida tra Faenza e Villa Selva. A fianco solo un TPT, dunque non abilitato a portare il treno verso i soccorsi. Il DCO fa affiancare il regionale 17453 che viaggiava in senso opposto e un medico interviene. Il macchinista viene poi trasportato in ospedale.

## 21 LUGLIO, TRANI, PORTA KILLER

Intorno alle 8.40 un viaggiatore, probabilmente nel tentativo di scendere dal treno 23510 diretto a Foggia, una volta chiuse le porte rimane incastrato ad una di esse e perde la vita trascinato dal treno.

## 22 LUGLIO, MILANO, PASSANTE (I)



RFI e Trenord emettono un comunicato congiunto annunciando una prima interruzione nella circolazione dei treni nel Passante, avendo rilevato "consumi anomali nelle ruote dei treni".

## 22 LUGLIO, STATTE, TRENO A FUOCO



Alle 16.30 un treno delle FSE prende fuoco tra Statte e Crispiano. Intervento VvFf e Canadair, nessun ferito.

## 22 LUGLIO, LA SPEZIA, SVIO

Nell'area portuale il loco 245 6032 di Mercitalia Shunting & Terminal che sta trainando una colonna svia a causa della deformazione di un binario provocata dalle altissime temperature al suolo. Bloccato l'ingresso al Molo Fornelli.

## 23 LUGLIO, CAROVIGNO, PRINCIPIO D'INCENDIO

Alle 13.20 si verifica un principio d'incendio sulla E 414.102, al treno IC614 Lecce-Milano, tra Carovigno e Ostuni. Intervento VvFf, traffico sospeso.

## 23 LUGLIO, FOSSACESIA, PARAURTI SFONDATO



Durante la manovra del 58002, E652156 MIR.

## 25 LUGLIO, MILANO, PASSANTE (II)

La Procura effettua un sequestro preventivo di un tratto di binario tra Dateo e Porta Vittoria, mentre continuano le indagini per capire i

motivi dell'usura a rotaie e bordini.

**28 LUGLIO, MILANO, PASSANTE (III)**

Mentre infuria la polemica e si registrano scambi d'accuse tra RFI e Trenord sulla vicenda che ha portato alla chiusura del Passante milanese, la Procura effettua l'ennesimo sequestro, stavolta relativo agli assi delle ruote usurate dei convogli che percorrono il tratto urbano sotterraneo interessato.

**28 LUGLIO, CAMEDO (TI), PRINCIPIO D'INCENDIO IN GALLERIA**



Alle 6.30 si sviluppa un principio d'incendio su un treno FART in una galleria in zona Tries. La macchinista, unica persona presente a bordo, riesce a mettersi in salvo e allertare i soccorsi. Transito internazionale tra Domodossola e Locarno chiuso.

**6 AGOSTO, MILANO, PASSANTE (IV)**

La Procura dispone il dissequestro del tratto Dateo - Porta Vittoria, mentre per i motivi dell'usura a rotaie e bordini le attenzioni si concentrano su un malfunzionamento, o mancato funzionamento, dell'impianto ingrassatore. Come scrive repubblica.it l'impianto era stato "Trovato in stato di allarme con le barre di erogazione bloccate il 22 luglio" e riparato tre giorni dopo. Nel frattempo le indagini continuano tra corse prova e scansioni sulle rotaie.

Nonostante il dissequestro Trenord annuncia che i treni non ripartiranno prima di fine agosto/ inizio settembre, anche perché, nel periodo di malfunzionamento dell'impianto a terra (circa 20 giorni), almeno cinquanta convogli avrebbero subito usure alle ruote.

**17 AGOSTO, ROMA, MALORE**

Il macchinista Solo alla guida del regionale 12704 Cassino-Roma accusa un malore. Riesce a raggiungere la fermata di Tor Vergata dove, dopo 37 minuti, arrivano i soccorsi. Trasportato in ospedale.

**29 AGOSTO, MAGGIANICO, SVIO**

Un E652 alla testa di un treno merci MIR svia a bassa velocità in partenza dallo scalo di Maggianico (linea Lecco-Milano). La mancata rimozione delle staffe probabile causa.

**9 SETTEMBRE, VENTIMIGLIA, SVIO**



Una carrozza bagagliaio in composizione a un treno Pellegrini svia in manovra a Ventimiglia in corrispondenza di un deviatoio. Ipotesi, probabile manovra del deviatoio stesso mentre il treno non aveva liberato i circuiti.

**9 SETTEMBRE, FIORENZUOLA, MANCATO DISASTRO**

Pericolo grave per la mancanza di aderenza alle rotaie senso dispari della Milano-Bologna. Il treno 2475 nonostante la massima frenatura possibile tempestiva supera il PBA 245 a via impedita. La sezione è occupata dal treno 35747. Nonostante il pattinamento il treno fortunatamente si ferma a poche decine di metri dalla coda. Evidente la presenza di sostanze oleose sulle rotaie, perse da un treno transitato in precedenza.

In tarda serata viene ripristinato il transito sul binario con limitazione velocità a 50 km/h a tutti i treni.

**12 SETTEMBRE, CASTANO PRIMO, INCENDIO**



In serata va a fuoco l'ex magazzino merci della stazione FNM di Castano Primo, linea Novara-Saronno. Nessun problema al traffico.

2022  
UN'ESTATE SICCATOSA MA NEL  
COMPLESSO TRANQUILLA...



Orbassano, pochi metri e poi il vuoto...



Nola...



Bussero MM2, crolla la gru che sta rimuovendo un sovrappasso...



Anche al Brennero... le staffe vanno tolte



Firenze...



# CrhoniCUB

MONDO



## REGNO UNITO

### LA RIVOLTA. STRIKE!

Erano tre decenni almeno che non si vedevano scioperi come questi nel Regno Unito. L'erosione dei salari, col potere d'acquisto distrutto dall'inflazione (>10%, si prevede arrivi al 13%), ha portato i lavoratori, molti dei quali privi di memoria storica di classe e non sindacalizzati, a fermarsi.

I ferrovieri hanno trascinato tutti i lavoratori nella lotta. Il 18 agosto hanno scioperato i ferrovieri, seguiti il giorno successivo dagli addetti al Metro londinese; il 20 di nuovo treni fermi; il 21 è toccato ai dockers di Felixstowe, che hanno annunciato otto giorni di sciopero. Scioperi selvaggi nei magazzini Amazon di Doncaster. Scaffali vuoti nei supermercati.

I macchinisti dell'ASLEF hanno bloccato nove depositi ed effettuato picchetti, e hanno cercato di coordinarsi col sindacato RMT per un'azione comune.

Si preparano a scendere in lotta altre categorie, dalla scuola agli enti locali. Ma è tutto il mondo del lavoro ad essere interessato da questa erosione.

*Unisciti agli scioperi, aumenta l'intensità per vincere. Lo scontro interno ai Tory è la nostra opportunità.*

*«On Guard», bollettino dei ferrovieri di base redatto dal gruppo socialista Workers' Liberty*



**CROAZIA**, 10 settembre. Intorno alle 21:30 un treno passeggeri che trasportava migranti iraniani ha investito la coda di un treno merci tra Rajić e Novska, dopo uno SPAD. La compagnia ENNA Trasporti, che gestisce il treno merci, ha affermato che "tutti i regolamenti e le regole del traffico ferroviario sono stati pienamente rispettati". Tre le vittime, due ferrovieri delle ferrovie croate (HŽ) e un bambino, e 11 i feriti.

# I 4000 COLPI

## Il congresso a Chicago di Labor Notes, 16-19 giugno 2022



**S**iamo stati invitati a partecipare alla chiamata a raccolta della rivista americana Labor Notes per parlare di lavoro e lotte. La pubblicazione esiste dal febbraio 1979 e testimonia trasversalmente del movimento sindacale radicale nella sua lotta per il riconoscimento e miglioramento delle condizioni sui posti di lavoro. La convocazione è rivolta agli attivisti americani di base ("rank and file", "from bottom up") per una discussione comune e scambio di esperienze di reciproca utilità, stabilire contatti nazionali (federali) per niente scontati e darsi strategie e appuntamenti di scala più larga che la sola propria zona di radicamento industriale - in cui, vedremo meglio, il sindacalismo d'oltreoceano è abituato a muoversi nella tradizione di base. Oltre 4000 hanno risposto (limite di capienza della struttura), raddoppiando i numeri del precedente appuntamento di due anni prima. Numeri inauditi per lo standard nazionale italiano e europeo, tantopiù se riferiti ad organizzazioni di base non compromesse con le grandi centrali sindacali (ad es. AFL-CIO) -ed eccezionali anche per lo stesso suolo USA- che restituiscono una cifra continentale dell'area. Ciò è alla base di alcune riflessioni, che svolgeremo di seguito, circa i vantaggi e i limiti della versione nordamericana del movimento sindacale.

La 4 giorni di incontro si è svolta in un hotel grande come un quartiere, uno dei molti nell'orbita dell'aeroporto principale di Chicago, O'Hare. Non solo

vi veniva ospitata la gran parte dei partecipanti ma al piano terra e interrato era messa disposizione una ventina di sale e salette di conferenza, dai nomi di aeroporti nel mondo, dove per tutta la durata del giorno e con cambio circa ogni due ore si tenevano gli incontri e i seminari. La più capiente di esse -un teatro da 4000 posti- ambientava le sedute plenarie. Qui una sera è intervenuto il senatore Bernie Sanders, punto di riferimento per la sinistra americana e spina nel fianco del Partito Democratico, cui ha pur fatto confluire il proprio sostegno. Il programma delle giornate (un libretto di 82 pagine A4!) era dunque fitto di iniziative in ogni momento, divise per settori, temi e aree geografiche. Tra le sale e nella hall centrale (con ascensore al cielo) un brulichio di persone si spostava da un workshop all'altro oppure sostava nei recessi di poltrone raccolte o faceva la coda ai punti di ristoro o rovistava nelle ali al piano terra allestite di banchi di vendita e presentazione di materiali delle molteplici organizzazioni presenti. Tantissimi i giovani, che hanno acceso le discussioni sia nella richiesta di informazioni e scolarizzazioni sindacali, entusiasti delle loro iniziative sui territori/imprese, interessati ad associarsi e allargarsi, infine animatori di interventi polemici rispetto a ciò che non va nel sindacato e nella politica USA sul lavoro. Molti laboratori di analisi erano dedicati ai temi caldi del momento quali il braccio di ferro sulla sindacalizzazione nei magazzini Amazon (la vittoria a Staten Island-NY e la sconfitta di Bessemer in Alabama, davanti alla potenza anche propagandistica delle armate di Bezos), l'unione e la lotta degli steward della catena di caffè Starbucks, cruciali vittorie dei portuali-longshoremen in alcune zone, gli scioperi degli insegnanti, fra i più avanzati nella ricomposizione della scala federale del proprio agire. Su tutti le battaglie nella logistica, settore in espansione che non ha conosciuto le ristrettezze durante la pandemia e anzi ne ha tratto ampio vantaggio, che vede emergere grandi concentrazioni di fatturato (Amazon, UPS, FedEx...), che maggiormente ha imposto ritmi di la-

voro talmente pesanti da produrre un continuo ricambio di personale che lascia e dove infine la paga oraria è appena a cavallo del minimo legale. L'esistenza del minimo è imposto a livello federale ma ogni Stato ne fissa la cifra. Amministrazioni avanzate come in California sono arrivate a 15\$/h determinando un risollevarlo delle condizioni generali, ma altri Stati nichiano e molte imprese impiegano artifici legali per scendere sotto. Anche la recente elezione di Sean O'Brien alla presidenza del grande sindacato della logistica IBT (International Brotherhood of Teamsters,) era sulla bocca di tutti a Chicago come vento di novità e speranza. Secondo le categorie merceologiche americane di organizzazione i teamsters comprendono una vasta area di lavoratori: a partire dai tradizionali camionisti si estendono dai portuali alla logistica in senso più allargato e perfino i ferrovieri non specializzati. IBT consta di 1,2mln di iscritti. Nel suo percorso O'Brien si è alleato col programma della corrente di base Teamsters for a Democratic Union (TDU) e detronizza alla presidenza James Hoffa (figlio di Jimmy) e la sua politica concertativa a perdere. Anche O'Brien è intervenuto alla stessa plenaria spiando il suo programma di ripresa allargata del conflitto nei posti di lavoro. Mattina e pomeriggio nelle diverse stanze di conferenza, con pasti interni e vari punti ristoro sempre aperti da non uscire mai dall'edificio-cittadella, stancano ma è la sera che l'attività si impenna. Quando il programma ufficiale cessa comincia il lavoro delle presentazioni personali o gli approfondimenti di conoscenza. Il momento delle discussioni dedicate a gruppi, a cena o davanti ad un numero di vuoti di birre che si affastella fino a tardi, solo allora è tratto il maggior profitto per l'attività a venire. E si condividono piccoli approfondimenti di analisi, si scambiano i recapiti e materiale pubblicitario ridotto al minimo rispetto agli shops che mostrano i gioielli editoriali durante il giorno. Le intese di mutuo appoggio e cooperazione, i sunti della giornata e le risoluzioni fra affini sono delegati alla discreta intimità della sera. Per chi



vuole poi non manca musica (le ballate del lavoro) e rilassamento più festoso. Pochi forse gli inviti internazionali: abbiamo visto spuntare qualcuno dal Canada, dalla Spagna, dall'Irlanda e dalla Polonia. E questi perché legati dalla diffusione internazionale di Amazon. Nessuno dall'America Latina benché molti laboratori fossero tenuti in spagnolo: erano infatti pensati per i lavoratori chicanos interni (come LDU - Los Deliveristas Unidos di NY). Dall'Italia c'era una delegazione del SI Cobas che ha partecipato ai laboratori sulla logistica raccontando quanto accade da noi e come, in modo invero molto *americano*, si sono fatti avanti in un settore dove i rapporti di classe sono ben crudi, dove lo sfruttamento è patito sulla pelle e lo scontro non ha le belle maniere. Poche dunque le presenze estere, perché il sistema Usa è già un continente e con ciò radicato nelle sue dinamiche e tradizioni. Poco interesse c'è per ciò che sta al di fuori, anche nel più ampio universo anglofono. È tuttavia uno spazio ampio e solo parzialmente battuto anche quello interno, restano sempre enormi frontiere di territori vergini: la sindacalizzazione rimane confinata alla civiltà industriale della costa nord est e ovest, o degli ambienti industriali della modernizzazione metropolitana. Il resto è un'America chiusa, intessuta di rapporti silenti dove poco si muove perché appesantita dall'immobilismo della provincia che mantiene i rapporti sociali come immutabili, anche nell'inevitabile cambiamento storico di fondo. Ed ecco che la disunione per disseminazione sulla vastità del territorio o gli antichi rispetti impediscono spesso la sindacalizzazione come collante incentrato sulle similarità di condizione so-

ciale, che nel centro agricolo o sud conservatore stentano a scalfire i ruoli assegnati. Nonostante i promettenti segnali l'adesione sindacale totale scende oggi al 10,3% della forza lavoro, un declino costante dagli anni '50 quando era tre volte tanto. Contraddizioni dell'America dai mille volti dove coordinate nord-sud, città-provincia, costa-interno, condizionano pesantemente il contesto dove operare -per non parlare del colore della pelle- con scarti insospettabili rispetto alla sensibilità di ciò che ha rilievo per un europeo. Un buon lavoro, contiene la copertura assicurativa sanitaria totale ma è difficile da trovare e ci si accontenta di quelle parziali. Altrimenti ci sono quelli privi di assicurazione e si gioca a dadi con la salute e non si fanno le analisi o non si va in ospedale se non per essere intubati. Significativo in proposito, di attenzioni diverse tra le sponde dell'oceano, l'episodio nel quale in città ci è stato rifiutato l'ingresso al Chicago Art Institute perché nello zaino portavamo cibo, neppure accettato al guardaroba. I pur volenterosi di aiutarci addetti di biglietteria, che ci esaminavano come inquisitori ("ma è confezionato?", "trattasi di prodotto industriale?", "sta in contenitori sigillati?"), hanno accusato come stilette la descrizione della frutta, dell'imbottitura dei panini e i cetrioli sfusi, gettando infine la spugna con dolore come davanti alla confessione di peccati inenunciabili e declinando così ogni possibilità di aggirare la regola che ci teneva fuori. Neanche fosse uranio. E tuttavia nessuno ci ha interrogato sul possesso di armi - visto l'adesivo all'esterno con la pistola sbarrata. Chicago è un crocevia di linee finanziarie e linee di comunicazione, uno sno-

do di accumulo e redistribuzione di merci che sopravvive alla deindustrializzazione. Lo spessore di suolo urbano per circa un miglio dal lago Michigan è occupato da una fitta selva di grattacieli che ospitano tutti i centri finanziari del potere economico USA (anche le sedi di talune chiese) ma subito dopo, allontanandosi, con cambio netto le linee verticali cedono il passo all'orizzontalità della periferia americana fatta di capannoni abbandonati o magazzini di formiche all'opera, depositi di qualunque cosa, accumuli di detriti, centri commerciali e quartieri di sole casette unifamiliari con i larghi spazi vuoti attorno. Il monumento a Haymarket Square dove nel 1886 una bomba scoppiò tra la polizia che accorreva contro un raduno di sostenitori agli scioperanti, ricorda non tanto la condizione operaia dell'epoca quanto le ingiustizie legali che furono perpetrate nei processi a seguire, che inflissero condanne -a morte 7 su 8 dei maggiori imputati- senza stracci di prove. Esso sta alla storia del movimento operaio come Sacco e Vanzetti - assieme a molti altri- dimostrano la giustizia piegata ai bisogni storici della borghesia, con tutti i proclami di garanzia liberale messi di colpo da parte. Il monumento alla memoria dei martiri di Haymarket, invero abbastanza anonimo e slavato, è poco in evidenza ma al basamento ha una sorta di coltivazione del ricordo con targhe a tributo, apposte anno per anno da delegazioni sindacali di tutto il mondo. Del resto la scelta del 1 maggio come festa del Lavoro pare avvenne anni dopo i fatti, in seguito al riconoscimento dell'esemplarità di questa pagina orrenda di reazione antioperaia. Da downtown torniamo all'aeroporto e

da questa breve fuga reimmergiamoci nei lavori al convegno. Il linguaggio dei seminari e degli incontri è molto pratico, *cosa si fa nelle situazioni per organizzare i lavoratori al fine di migliorarne le condizioni*. Punto. Nessuna premessa di ordine ideologico, nessuna analisi del ciclo, del mutato contenuto del lavoro, nessuna astrazione o teorizzazione, nessuna divisione fra rivoluzione o riforma, nessuna controtendenza, nessuna cornice economica o geopolitica, poco il senso anche della dinamica storica. Diritti al punto, senza appesantimenti estranei. Del resto la tradizione è quella di entrare nel posto di lavoro, associare quanti più lavoratori possibile su un programma di rivendicazioni (prevalentemente salariale) e dopo un tempo di preparazione senza iniziative aperte, variabile da mesi all'anno, si parte con sciopero e picchetto senza interruzione. Fino alla vittoria o al cedimento. Così raccontano i vecchi delle pratiche di un tempo, così raccontano i nuovi delle loro avventure. C'è una saldatura nella convinzione sindacale, che -ci spiegano- ritorna in auge dopo un'interruzione dagli anni '80, che è quella della penetrazione a lavoro subito dopo gli studi liceali, al solo scopo di familiarizzare con i processi e organizzare. Punto. Tale era e torna ad essere la militanza. Non esistono molteplici sindacati in azienda, tutti stanno nell'unico che si muove, guadagna rappresentanza imponendo le elezioni, poi con le azioni di sciopero e la trattativa finale. I sindacati sono unici e divisi per azienda, mansione di settore, coordinata geografica di lavoro. Esistono tuttavia sempre maggiori spinte alla collaborazione e all'unione: la partita in Amazon Alabama è stata per esempio condotta con energie che provenivano non solo dai lavoratori locali di altre occupazioni ma anche da fuori, in solidarietà. Labor Notes e le union più avanzate



spingono verso questi modi di lavorare.

Con una tale impronta le decine di laboratori tenuti alla convention -molti anche ricorrenti nelle ore e nelle giornate per dare l'opportunità di essere seguite dai più- rappresentano delle mini scuole di sindacalismo. In generale molto istruttive, costituiscono un'agenda comportamentale semplice su diritti, azioni dirette, organizzazione e divisione dei compiti, ramificare la struttura sindacale, attivare elezioni, formalizzare piattaforme, mettere in piedi scioperi e picchetti, conoscere i termini legali, trattare con le controparti, usare media e social media, raccogliere fondi e indirizzare energie a risolvere problemi, elaborare tattiche di aggressione-difesa-aggiramento, individuare i punti deboli della catena lavorativa, difendere i colleghi nei provvedimenti disciplinari etc. Ciascuna sessione come capitolo di un manuale di azione sindacale (e difatti ne esistono varie pubblicazioni). Meno interessanti quando gli addestramenti scivolano verso le tecniche di persuasione ("Secrets of a successful organizer: beating apathy") che per la forma mentale del vecchio continente sembrano un po' il doppio simmetrico delle pubblicazioni su come si vendono alle persone, temiamo un tantino suscettibili di debolezza, le supposte tecniche di successo personale o sul lavoro, che compongono l'ideologia manageriale del *prevalere*. Nessuna verecondia a coniare le stesse espressioni per il *successo* sindacale ha mai attraversato alcuno da questa parte dell'oceano ma qui l'attitudine pratica divora priva di imbarazzi tutto quanto può essere utile. Senza fare i santarellini, del resto, per quanto si critichi con spessore il retroterra del concetto di *delega* o di *leadership*, sembra purtroppo che non se ne possa fare a meno in concreto e ad esempio "la selezione del gruppo dirigente" o "la formazione dei quadri", per quanti vincoli si voglia mettere, sia un fatto storico ad ogni latitudine.

Un punto di rilievo nelle discussioni e meritevole di soffermarsi è la questione del rapporto col Partito Democratico. Molti giovani sono intervenuti evidenziando in quello le politiche liberiste e in difesa di potentati di grandi interessi economici, per le quali poco differivano dal Partito Repubblicano (che anzi nella versione protezionista pesca negli strati popolari con molta attrattiva). Nelle conclusioni chiedevano veementemente la cessazione di



ogni relazione col Partito e a maggior ragione di ogni finanziamento (secondo tradizione unionista). Taluni degli anziani però avrebbero voluto aprire un dibattito più articolato -che non c'è stato- per l'incombere a breve delle elezioni di *midterm* (quelle che eleggono il Congresso-Parlamento) perché ritenevano, nonostante tutto, fosse necessario impedire la mai sopita possibilità di una maggioranza trumpista che rischia di riportare indietro nella barbarie la politica americana. Inoltre, argomentavano, il lavoro ha senz'altro da beneficiare di politiche Democratiche come salario minimo e leggi a favore della sindacalizzazione. Su tutto poi torreggiava in quei giorni l'ombra di una decisione della Corte Suprema che, con i giudici di nomina dell'ex presidente Trump, era sul punto di far arretrare l'aborto da diritto garantito in ambito federale ad una esposizione al bando dei singoli Stati. Ascoltavamo con interesse tali riflessioni a lato dei seminari con la nostra fiducia nella buona fede e specchiata militanza degli interlocutori di questa posizione ma nella imbarazzata posizione di non capire fino in fondo e di non vedere -allo stesso modo dei giovani impetuosi "fuck the democrats"- le differenze indicate (avendo davanti agli occhi, in piccolo, già le indistinzioni nell'arco parlamentare italiano) e pensavamo piuttosto che il grande assente dal dibattito fosse il tema della guerra. Questo si accomunante in un'unica posizione tutte le ali parlamentari dell'imperialismo economico americano ma, evidentemente, sentito lontano dalle dinamiche e pratiche del lavoro. Nei primi due dei quattro giorni di convegno abbiamo partecipato al congresso dei ferrovieri RWU, da cui è venuto l'invito. In una delle salette più modeste dell'hangar spaziale che ci ospitava un manipolo di una trentina di combattivi esaminavano, facevano il

punto sui temi caldi della fase, raccoglievano info dai territori, votavano risoluzioni, si distribuivano compiti, si rinnovavano le deleghe. Prevalentemente macchinisti, prevalentemente del settore merci (ma anche trasporto viaggiatori tipo Amtrak) i Railroad Workers United hanno la peculiare caratteristica -che ci rende affini- di superare le distinzioni di mansione per battaglie che possano vedere le piattaforme rivendicative unire tutti i lavoratori del settore (molti inquadrati nel generale comparto della logistica, dai manutentori agli operai). Per far questo hanno adottato lo stesso sistema delle origini del CoMU, la doppia tessera: una del sindacato di mestiere di provenienza e l'altra di coordinamento in RWU. Ma non mancano, secondo lo stesso principio unificatore, anche gli sguardi oltre il comparto, come attestano i documenti approvati in appoggio alle lotte di altri lavoratori - l'ultima, di questo primo settembre, nei confronti degli infermieri. In agenda RWU spiccavano problematiche quali gli sfondamenti dell'orario di lavoro (settimane senza riposo) che le aziende avevano realizzato con la scusa della pandemia e la conseguente mancanza di personale, il tentativo di togliere il secondo agente anche nei treni merci (normalmente lunghi convogli, talvolta a doppio strato di container e più loco anche intercalate, a velocità molto basse), la banalizzazione delle figure professionali con sostituzioni forzate, l'impovertimento dei salari, l'introduzione da parte delle imprese del nuovo sistema PSR (Precision Scheduled Railroading) che comprime ogni tempo di lavoro, il conteggio a punti delle presenze come graduatoria interna per qualsiasi richiesta. Apprendiamo con sgomento che i ferrovieri non hanno la copertura di malattia.

Nello spazio d'intervento a noi riservato abbiamo introdotto il tema della sicurezza (dei lavoratori, dell'esercizio, dei trasportati e dell'ambiente intorno) rifacendoci all'esperienza italiana e sottolineando come essa possa essere la via, anche nei periodi di bassa attenzione ai temi più classicamente sindacali, non solo per rivitalizzare la partecipazione ma anche per veicolare proprio quei temi, in termini di umanizzazione salutare del lavoro e di tutele. Ne derivava quindi la necessità di non delegare le analisi degli incidenti e degli infortuni, fare tesoro dell'esperienza di chi conosce da dentro lo svolgimento delle lavorazioni e può capire



tanto come si producono le smagliature che portano agli inconvenienti (che spesso fanno capo a processi di taglio economico) quanto pretendere le nuove misure per scongiurare in futuro il ripetersi degli stessi. Molto interesse ha suscitato nei compagni americani il racconto dei fatti di Viareggio, Corato, Pioltello, Livraga: loro che hanno conosciuto solo il disastro di Lac Megantic (cui CubRail ha nel tempo dato fitta copertura seguendo fino al processo che ha assolto il macchinista Tom Harding davanti alle sfacciate responsabilità dell'impresa) hanno manifestato sconcerto davanti a tanti disastri. Molto coinvolti inoltre si sono mostrati gli attivisti RWU alla vicenda italiana del doppio agente di macchina e la sua residuale tenue tenuta, dacché i loro sono (come nel resto di Europa) già soli e la scure sta per abbattersi anche nel settore merci. Anche qui la resistenza italiana può essere spiegata in termini di salute e sicurezza - oltre che alle battaglie dei gloriosi '80-'90, molte delle cui punte rivendicative e conquiste si sono però già perse ben prima del doppio agente. Un angolo di esposizione è stato dedicato alla storia italiana dell'Alta Velocità per il fatto che anche in USA ne è in corso la costruzione: una tratta già è in esercizio nella longitudine urbana californiana e si pensa ad altre tipo coast to coast. Prima di noi, del resto, il relatore di una

lobbie terza (cittadini senza interesse) ne perorava i benefici. La nostra posizione di netta contrarietà non pretendeva di valicare la cornice delle circostanze italiane né la premessa secondo cui ogni decisione va presa in situazione. Tuttavia, rimarcavamo, alcuni capisaldi dell'analisi e dell'esperienza andavano ben tenuti fermi: è una bugia il beneficio indotto sulle altre linee di traffico regionale, a motivo delle specificità infrastrutturali dedicate ed esclusive che l'AV richiede; il sistema AV inoltre è un buco nero che inghiotte tutte le energie e i finanziamenti che capitano intorno alla sua orbita, lasciando il debito e a secco ogni altro progetto di miglioramento ferroviario. Finendo per sancire così, drammaticamente, le linee di serie A e B. Crediamo che la nostra pur zoppicante esposizione - e nell'oceanica differenza di sistema ferroviario e sindacale- abbia potuto nondimeno illustrare contenuti e modi di intervenire nel lavoro con spunti di arricchimento. E anche se troppo tardi abbiamo imparato a non confondere termini come *grief* (dolore, lutto) con *grievance* (lamentazione ma anche rivendicazione da piattaforma) alla fine ci sono arrivati gli apprezzamenti e le richieste di ritornare al prossimo appuntamento per raccontare altre storie ferroviarie italiane e quanto se ne può far tesoro.

4 giorni densi di parole immagini e visi, un nodo di convergenza di esperienze che poi, dopo la conclusione, è ritornato ai quattro angoli del continente USA portando con sé con un nuovo carico di consapevolezza e rinverdito entusiasmo. La diaspora ha disseminato aprendosi nelle pratiche odierne successive. Apriamo i notiziari di questi giorni di prima metà settembre e leggiamo di grandi mobilitazioni nazionali che si preparano negli USA. Dagli scioperi degli insegnanti a quelli degli infermieri (in 15mila hanno cominciato dal Minnesota allo slogan "patients before profits"), dai dipendenti Starbucks (organizzati nella neonata Starbucks Workers United alle cui elezioni l'impresa si è duramente messa di traverso - col licenziamento di 75 attivisti) ai ferrovieri. Dopo infatti un feroce attacco delle imprese ferroviarie (in USA tutto il comparto è privato da sempre e una compagnia possiede in gestione aree o singole tratte di linea dove svolge tutte le attività del trasporto - dove il business è apertamente libero e il discorso sulla pubblica proprietà riesce poco ad attecchire) durato tutta la pandemia, i ferrovieri riuniti in almeno 7 sindacati di mestiere stanno in questi giorni unificando le lotte e proclamando lo sciopero generale di comparto. Nonostante il braccio di ferro con gli ulteriori soggetti governativi e di alcuni tribunali (rispettivamente le minacce di precettazione nelle prerogative emergenziali e le previsioni del Railroad Labor Act del 1926 che regola lo sciopero in un comparto così delicato per "le catene

di approvvigionamento di merci"), nonché tutti i passaggi arbitrari che devono essere consumati e che di solito stancano la lotta, la imbrigliano o solo la tengono in sospensione, mentre le compagnie sono unilateralmente libere di continuare le politiche intraprese, di abusi, tagli, violazioni, ristrutturazioni ... a dispetto di tutto ciò sia-

mo alla vigilia di una svolta. Punto di arrivo impensato prima. Lo sciopero federale non avveniva infatti dal 1992. Ci piace pensare che proprio dall'incontro di Chicago e dai contatti lì stabiliti nuova linfa abbia avuto la capacità coordinativa degli sforzi in ogni campo. ■

DL

## LE TRE CONDOTTE

*Incuriositi dalla presenza di tre (più tre) flessibili sulla testata bassa delle locomotive americane, abbiamo chiesto ai compagni RWU di specificarne l'uso.*

**Tubo A&R (applicazione e rilascio):** collega tutte le locomotive del convoglio quando il macchinista applica il freno "Indipendente" sulle locomotive (qui è normale la trazione multipla, fino a cinque loc), quindi tutte frenano e sfrenano contemporaneamente (freno diretto, una sorta di moderabile).

**Tubo MR (serbatoio principale):** collega tra loro i serbatoi principali di ogni locomotiva.

**Tubo ACT (di attuazione):** il macchinista frena il treno sfrenando i locomotori. Ci sono una serie di ragioni per cui il macchinista aziona i freni sul treno ma NON sulle locomotive (ad es. quando la funzione del freno dinamico, ovvero il freno motore, è attivata; quando il treno è "allungato" e il macchinista sta usando la "frenatura di potenza"; per evitare che il materiale trainato comprima contro le locomotive e renda meno confortevole il viaggio ai passeggeri). La pressione in condotta si misura in libbre per pollice quadrato di pressione (psi), a regime il valore è 135-140. ■



## AGGRESSIONI AL PERSONALE DEI TRENI Oltre l'ipocrisia il nulla

**S**u queste pagine abbiamo affrontato svariati argomenti che interessano il trasporto ferroviario, ognuno con le sue peculiarità, la sua urgenza e - non ultima- la trasversalità che si porta dietro. Ebbene la (purtroppo) mai cessata necessità di affrontare la grave questione delle aggressioni al personale di bordo ci lascia ogni volta la puntuale sensazione di ragionare di uno dei problemi che, più di altri, subisce la scure maledetta dell'ipocrisia. Un'ipocrisia che fa male perché deflagra dopo gli eventi più eclatanti riempiendo comunicati sindacali e lettere colpevolmente di circostanza.

La stessa ipocrisia che puntualmente sopisce il dibattito e relega nell'anonimato dei fatti minori la serie di aggressioni fisiche e verbali che non finiscono sui media. Le aggressioni al personale dei treni, perché la deriva sta coinvolgendo anche il personale di macchina, è ancor più grave

perché poggia su di una crescente stratificazione di cause, omissioni e quotidianità. Questo ultimo aspetto accresce numericamente il fenomeno allorquando i lavoratori, per sfiducia e per abitudine, fanno passare insulti e minacce quasi fossero effetti collaterali del lavoro, da sopportare. Evidentemente non è così o, meglio, non dovrebbe essere così. Per il resto la cronaca è esemplare di come si vive sui treni, dove le mansioni di sicurezza e le responsabilità del lavoratore su centinaia di persone si mescolano col rischio strisciante di veder violata la propria di sicurezza. Davanti a questo quadro allarmante di reali contromisure aziendali, escludendo corsi di prevenzione alle aggressioni lavacoscienza ed estemporanei progetti tecnologici mai arrivati al dunque (seppur lungi dal risolvere il problema), non se ne conoscono e non per incapacità a studiarle ma semplicemente per l'effetto proprio dell'ipocrisia. Termine che,

coniugato all'argomento, significa semplicemente che ogni efficace contromisura comporterebbe due aspetti che i protagonisti principali delle relazioni industriali -azienda e sindacati firmatari- rifuggono: maggiori costi e rigetto della politica di tagli fin qui, nei fatti, condivisa. C'è poco da girarci intorno con le vuote teorie del *problema sociale* o dell'investire del problema le *autorità competenti*. Possono baloccarsi con analisi sociologiche e gridi d'allarme alle autorità (che la loro parte devono farla, sia chiaro) ma rimane il fatto che su migliaia di treni al giorno il Capotreno è solo! Solo nel percorrere linee desertificate con stazioni completamente impresenziate, solo nel gestire a bordo decine di persone e solo davanti alla cupa certezza che il malintenzionato casuale o premeditato avrà sempre la meglio su di lui/lei.

Questo è. E allora il datore di lavoro, che **deve** garantire le migliori condizioni di sicurezza sul lavoro, non può rifugiarsi in palliativi formali a basso costo o in *raccomandazioni* fatalmente stucchevoli, senza andare al nocciolo del problema. Ed invece è tutto un buttare la palla in calcio d'angolo, in un processo ormai ben rodato dove all'allarme di cronaca eclatante l'azienda, per dirla col poeta: si costerna, s'indigna, s'impegna e poi getta la spugna con gran dignità. E la giostra riparte sempre nello stesso verso che azienda e firmatari hanno da anni intrapreso: tagli, razionalizzazioni, risparmi, chiusure, tutto infiocchettato da belle parole tradotte al dunque nel solito sindacalese da protocollo. Poi inutile meravigliarsi o, peggio, gridare al lupo con lettere postume se nel 2009 la firma sull'accordo che prevedeva agente solo in macchina e un solo capotreno sui regionali a prescindere non si è fatta attendere. A questo si aggiunge, nella più classica delle operazioni aziendali, il lungo periodo precedente all'accordo in cui l'agente solo sui treni regionali era mascherato dalla presenza del capotreno in cabina di guida con conseguente assenza di personale lungo il treno. Ovvio che i treni siano diventati terra di nessuno ed altrettanto ovvio che ristabilire normali condizioni di sicurezza non sia possibile con il vigente e scarno modello organizzativo. Una corda tirata all'inverosimile che però, spezzandosi sovente, colpisce i lavoratori e nessun altro. D'altronde, al netto delle parole di circostanza, l'approccio aziendale al problema non tiene conto in nessun modo degli elementi strutturali di frizione fra personale dei treni e viaggiatori (ritardi, soppressioni, guasti etc) che fatalmente creano un perenne stato di tensione a bordo treno, non sempre gestibile e che, viceversa,

diventa spesso facile detonatore di aggressioni verbali e fisiche. L'evidente disinteresse aziendale si palesa, generalmente, in pressioni sui lavoratori in tema di controllo dei biglietti, operazione nella quale il Capotreno è lasciato completamente solo nella gestione delle relative problematiche. Lo abbiamo scritto in tutti i modi e praticato a livello vertenziale, la risposta non può che passare da una chiara sconfessione dell'accordo del 15 maggio 2009 propeutica alla presenza di almeno due agenti di scorta su tutti i treni. La sicurezza, in ogni ambito, si garantisce con mezzi adeguati, forza lavoro adeguata e certezze. Tutto ciò ha un costo? Certamente, ma è un costo che si annulla -per definizione- davanti al bene collettivo ed individuale primario: appunto la sicurezza e, a cascata, i posti di lavoro.

Ma qui arriviamo al secondo punto critico della faccenda: i decisori aziendali e sindacali non mostrano nessun interesse ad invertire la tendenza. Significherebbe ammettere i danni creati negli ultimi decenni di concertazione che ha creato un'azienda dove le persone sono al centro solo negli spot pubblicitari, dove le risorse mancano principalmente nell'esercizio e dove si fatica quotidianamente a far partire un treno per mancanza di personale. Evidente contrasto fra i roboanti intendimenti plurimiliardari declamati nei raffinati consessi da Piano Industriale e la ferrovia vista dai treni, divenuti ormai solo accidentalmente missione ultima aziendale. E allora inutile continuare a leggere i cocodrilli a danno subito ed i progetti di telecamere da giacca, squadre volanti di controlleria, maggiori impegni della Polfer, avvisi alle Sale Operative, tavoli tecnici etc. Sono semplicemente ed evidentemente il punto di intersezione fra sicurezza e profitto, il massimo fattibile senza intaccare costi ed organizzazione del lavoro. Cioè nulla, perchè se lo status quo (costi e organizzazione del lavoro) non garantisce la sicurezza del lavoratore è chiaro che mantenerlo intatto diventa un non voler davvero intervenire. Il resto rimane sempre più a rischio e pericolo del Capotreno (e del lavoratore isolato in genere), la cui missione naturale è svolgere delle mansioni e non fare da salva-vita umano assorbendo i casi di violenza dai quali, viceversa, dovrebbe essere protetto. Il quadro generale non è certo edificante e le forze che vi operano non sono evidentemente portatrici di un cambiamento, allora l'unica leva alternativa alla rassegnazione rimane la mobilitazione fuori dal circuito pre-costituito dove tutto sfuma e s'annacqua sull'altare della ragione aziendale. ■

## OGGETTI MISTERIOSI 16

### Le astrattezze della ferrovia profonda: I sigillatori

Da [fanpage.it](http://fanpage.it) del 9 agosto 2022

"La vera soluzione per il problema aggressioni riguarda le infrastrutture e non ci stancheremo mai di chiedere a tutte le parti in causa (Rfi, Regione e aziende) che l'accesso ai binari delle stazioni, e quindi ai treni, avvenga solo con il biglietto. Otto aggressioni su 10 non ci sarebbero più. Bisogna installare i tornelli, ma non solo, anche porte che si aprono solo con l'inserimento del codice del biglietto. Nelle piccole stazioni, ad esempio, si può cominciare a chiudere l'accesso ai binari con reti metalliche e predisporre una sola porta per l'ingresso", conclude il sindacalista Cisl.

Così all'aggressore almeno facciamo pagare un biglietto.. ■



# IL RUOLO DEL CAPOTRENO E L'ACCORDO AGENTE SOLO DEL 2009

**I sindacati difendono, giustamente, la figura del capotreno in quanto indispensabile per la sicurezza, ma dovrebbero per coerenza tornare indietro anche rispetto all'accordo del 2009 che introdusse l'agente solo, equipaggio che in caso di malore non garantisce il soccorso all'unico macchinista presente.**

**C**ari amici e compagni dirigenti sindacali nazionali dei ferrovieri, giorni fa ho letto un comunicato di FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI dal titolo *«Governò intervenga su UE per ruolo capotreno. È figura indispensabile per mantenere elevati livelli di sicurezza»*.

Nel comunicato si legge anche: "... In definitiva si vuole cancellare la figura del capotreno senza definire il soccorso al macchinista sui servizi ad agente solo, ignorando i pericolosi effetti sulla sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori..."

Ma come? Il 15 maggio 2009 cosa avete firmato allora? Non avevate già definito il soccorso al macchinista sui servizi ad agente solo? Dall'accordo sindacale del 15 maggio 2009 leggo:

1. Equipaggio treno.

**L'ampio confronto, iniziato tra il febbraio e l'aprile 2008 e proseguito a partire dallo scorso mese di settembre 2008, ha avuto per oggetto sia gli aspetti tecnici, regolamentari e di sicurezza del lavoro, [...] In considerazione di quanto sopra, le parti hanno raggiunto in data odierna l'intesa di cui al verbale allegato 1 al presente accordo, con la quale hanno definito la nuova disciplina di utilizzazione del personale di macchina e di bordo correlata all'introduzione del nuovo modulo di equipaggio con un solo agente di condotta in cabina di guida, [...] in relazione ad alcune richieste di valutare la possibilità di prevedere che il Personale di Bordo acquisisca una specifica**

**abilitazione che consenta, in caso di necessità di soccorso, di spostare il treno fino al punto individuato per l'intervento sanitario (??? n.d.a.), la Società ha confermato di ritenere tale abilitazione non necessaria, ribadendo la piena rispondenza delle proprie procedure alla legislazione vigente (??? n.d.a.)»**

Chi ha firmato quell'accordo non sapeva che il treno non si "sposta" ma si "conduce"? C'è una differenza abissale tra le 2 parole, specialmente dal punto di vista della Sicurezza sul Lavoro...

Cari dirigenti sindacali delle OO.SS. firmatarie dell'accordo AS del 15 maggio 2009 (poi accettato e contrattato dal 2012 in poi anche da ORSA Ferrovie), sapevate tutti dal novembre 2007 (Studio dell'Università di Urbino sull'applicazione del DM 388/03 al personale a bordo treno) che la procedura del pronto soccorso nell'Organizzazione del Lavoro "treni condotti dal Macchinista Unico/Solo" Non rispettava e non rispetta ancora oggi la legislazione prevenzionale vigente! Eppure avete contrattato sui "Diritti indisponibili" dei Lavoratori interessati.

I Ministri di allora che hanno firmato il Decreto Interministeriale 19/2011 di cui all'art. 45/3 del DLgs 81/08 (Matteoli, Sacconi, Fazio, Brunetta, Romani, Alfano),

erano consapevoli che con il "Macchinista Solo", in caso di un suo malore in linea, non ci sarebbe stato un SOCCORSO TEMPESTIVO PER TUTTI! L'art. 4 del suddetto Decreto

Interministeriale non è da interpretare, bensì da applicare. Del resto, anche l'Interpello 2/2016 ha fatto capire che le imprese ferroviarie non possono accampare la loro "Autonomia organizzativa" rispetto all'obbligo del pronto soccorso in ambito ferroviario. Anche tutte le imprese ferroviarie hanno un Principio Giuridico da rispettare: Adempimento datoriale dell'obbligo di sicurezza della prestazione di lavoro (Cass. civile sez. Unite 5163 del 2009).

L'art. 41 della Costituzione Antifascista Italiana dovrebbe ricordare qualcosa ai "datori di lavoro ferroviari". I Rappresentanti dei Lavoratori devono ricordare a tutti questo Principio Giuridico.

Chiudo, ponendo a voi Dirigenti sindacali nazionali questa domanda: se certi "Lor Signori" della Lobby Ferroviaria Europea ed Italiana, non avessero fatto la "provocazione" di voler togliere il capotreno, cosa avreste fatto?

Avreste continuato a non vedere il problema dell'oggettiva intemperietà del pronto soccorso al macchinista unico/solo?

Dopo 13 anni necessita chiarezza con umiltà e senza più ipocrisia.

Ergo: battetevi, finalmente, per avere su tutti i treni di tutte le imprese ferroviarie un Equipaggio polifunzionale/interscambiabile!

Non avete altra scelta, fidatevi di Peppone una volta per tutte... ■

PEPPONE GRILLO



## INCONTRO ANSFISA-SINDACATI DI BASE DEL 14.09.2022

**C**oncluso l'incontro fra Sindacati di Base e ANSFISA, molti i temi dibattuti e poche le risposte risolutive dell'Agenzia. Ci concentriamo in prima battuta sulla questione del Regolamento Circolazione Ferroviaria e con esso **dell'obbligo Capotreno sui treni viaggiatori**. La cornice, delineata ancora una volta dall'Agenzia, di come viene affrontato il tema nel nuovo spirito europeo, sempre più marcato, vale infatti per tutti gli argomenti trattati di sicurezza della circolazione.

**L'Agenzia ci ha comunicato che la questione verrà rimandata di almeno due anni. Ciò per motivi diciamo burocratici derivanti dal fatto che l'Agenzia Europea (ERA) non è riuscita ad elaborare tutte le richieste di modifica giunte da agenzie nazionali, sindacati e associazioni e quindi, non potendo terminare nei tempi assegnati, non può cambiare le normative attuali.** Quindi l'RCF 2012 attualmente in vigore in Italia (che contiene l'obbligo del Capotreno sui treni viaggiatori) rimane per ora valido. Se ne riparlerà alle prossime modifiche dei regolamenti europei (STI - Specifiche Tecniche di Interoperabilità) previste nel 2024. **Cosa significa tutto questo? Significa che per ora ci sta salvando la lentezza burocratica dell'Agenzia Europea. Niente di più, purtroppo. La questione rimane aperta.** A beneficio di tutti vogliamo esplicitare questo processo, per far capire come funzionano aspetti che possono apparire complessi (e parzialmente lo sono) ma che tutti noi lavoratori dobbiamo imparare a conoscere, perché il destino del nostro lavoro dipende da essi.

**Premessa:** I regolamenti ferroviari nazionali (RCF per noi dal quale derivano i regolamenti di RFI e delle Imprese Ferroviarie - PGOS, MM, Disposizioni etc), che già partivano dalle STI per una più libera elaborazione secondo l'esperienza nazionale, ora verranno



no superati per l'adozione delle sole STI (che emana l'ERA su mandato della Commissione Europea) come successiva fase di omogeneizzazione europea in favore dell'uniformità del terreno normativo per la diffusione del *business* ferroviario. Come si comprende facilmente, è un processo intenzionalmente tritacarne dove ogni specifica azione di restrizione nazionale viene rasa al suolo facendo prevalere il denominatore al ribasso. In soldoni *interoperabilità equivale a deregolamentazione*, altrimenti arriva qualcuno che può lamentare che gli viene impedito di fare libera impresa poiché da altre parti non sono così esigenti come in quello Stato. **Più addentro poi nelle STI**, come abbiamo più volte esplicitato, il criterio di base è: non si dice più alle aziende COME devono essere i processi per garantire la sicurezza ma si dice quali principi di sicurezza salvaguardare, trasferendo il come alla responsabilità organizzativa loro. Come viene chiamato il cambiamento dalla stessa Agenzia, *"da un approccio prescrittivo ad uno performativo"*: non gli standard di adeguamento in dettaglio ma solo funzioni e principi in generale cui ottemperare. Ecco il punto che ci frega! **Per tornare al Capotreno, non si dirà più, come ora, che per garantire la sicurezza ci vuole il Capotreno su tutti i treni viaggiatori ma si dirà che le aziende devono garantire le**

**operazioni indispensabili alla sicurezza con uomini/strumenti/procedure che esse ritengono necessari. Ognuna adotta i propri. Se Trenitalia dimostra di poter garantire quegli obiettivi senza il Capotreno ma con altri strumenti tecnologici/organizzativi/etc nulla le vieterà di toglierlo.** Detto in modo crudo. Se poi Trenitalia vorrà tenerlo per fare i biglietti o per qualsiasi motivo commerciale questo è un altro paio di maniche. **Per completezza di informazione:** su questi regolamenti europei (STI) che piano piano andranno in vigore, l'ERA aveva mandato dalla Commissione di chiedere alle Imprese, associazioni e sindacati di partecipare al processo di modifica. Come Cub Trasporti abbiamo formalizzato sul portale della Commissione le proposte di modifica (ovviamente nel senso di garanzia per il lavoro e la sicurezza: tra cui personale del treno, porte e lateralizzazione, citofono, uomo morto, sistemi frenanti dei carri merci e rilevatore di svio). Potete trovare sul sito Cub Trasporti/Cub Rail (<http://cubferrovie.altervista.org/wp-content/uploads/2022/09/modifichesti.pdf>) le concise risposte di ERA alle proposte. **Per le associazioni d'Italia proposte di modifica sono arrivate da Cub Trasporti, Ancora In Marcia, Orsa Ferrovie.**

Medesimi concetti di deregolamentazione hanno contraddistinto la trattazione di altri argomenti all'ordine del giorno o comunque sollevati dai partecipanti. Preliminarmente all'esposizione più dettagliata vogliamo, ad ulteriore conferma, riferire della chiarezza con cui i funzionari ANSFISA hanno esposto la natura stessa dell'Agenzia nata "per fare mercato e non tanto per la sicurezza". Tristemente chiaro.

### **INCIDENTI PROVOCATI DALLE SUOLE LL dei CARRI MERCI**

È stato chiesto conto della situazione in merito agli incidenti provocati dalle soles LL dei carri merci - ne abbiamo parlato nei CubRail precedenti, avendovi CUB Trasporti prodotto un dettagliato esposto all'ERA. La risposta dell'Agenzia è apparsa interlocutoria allorché ci ha comunicato la soddisfazione di ERA, dopo la revoca delle restrizioni SOLO italiane prescritte da ANSFISA sostituite da un nuovo automonitoraggio delle imprese, per la diminuzione della statistica. In circa 5 mesi si sarebbero infatti avuti sul suolo italiano solo 4 casi (di cui uno interessante soles K). Restano le indicazioni per il GI (RFI) di aumento dei punti di controllo e l'abbassamento della taratura degli RTF. Abbiamo chiesto che ne sia dei previsti punti di avvistamento con l'aumento dei presenziamenti visto che nella casistica molti episodi potenzialmente gravi sono stati intercettati dall'occhio umano (es. personale di manutenzione e treni incrocianti) ma non ci è stato risposto sul punto. Ammettono qualche problema nella taratura degli RTF (che hanno finito per dare allarmi errati su treni passeggeri) per le differenti temperature di soglia fra merci e passeggeri ma ciò dovrebbe essere risolto con la diversificazione delle soglie per tipologia di treno. Su questo aspetto abbiamo contestato quanto tali mitigazioni siano teoriche e non incidano sul problema in sé (la scarsa sicurezza intrinseca delle soles LL), anche in considerazione che, per nostra conoscenza lavorativa, il presenziamento dei transiti avviene solo sulla carta e già portare la segnalazione di treni incrocianti come azione mitigativa ne dimostra la fallacia (casi di avvistamento non visti da precedenti RTF). Secondo il modello di funzionamento spiegato sopra, l'Agenzia rimanda a RFI l'attuazione dei controlli e la scelta di questa di affidarsi ai soli strumenti

tecnologici (crediamo per non intaccare il processo di smagimento del personale) è pericolosamente ancora poco efficace. Tantopiù se, come pensiamo, dovranno aumentare tali punti sulla linea.

### **SICUREZZA DELLE PORTE DI SALITA dei TRENI**

Alle richieste di riscontro sulle segnalazioni ricevute circa le pratiche elusive di Trenitalia delle norme sulle porte di salita, l'Agenzia si trincerava (di nuovo) dietro la filosofia *europa* che preclude a pratiche impositive verso le imprese. Incalzati sull'evidenza delle violazioni aziendali, intrinsecamente certificati dall'emissione di ben undici versioni della Disposizione serie 4 di Trenitalia, l'Agenzia ribatteva sostenendo come azioni restrittive verso l'impresa non siano più attuali: azioni che si erano rese necessarie nelle fasi iniziali per *costringere* le imprese ad affrontare la questione delle porte di salita, corrispondevano ad un'urgenza che - a loro dire - non sussiste in questa fase in cui non si richiede troppa *ristrettezza*. Quando facciamo osservare che sul punto la STI è generica e non esige processi di operabilità in degrado che mantengano gli standard, l'Agenzia si è inizialmente andata a nascondere sulla onorabilità delle imprese, poi ha promesso di rifletterci per fare una proposta all'ERA che ne tenga conto. Purché, ribadiscono, non sia messo in discussione l'orientamento del nuovo approccio che punta ai soli principi e non le norme di dettaglio. Ovviamente, sulla scorta dell'esperienza quotidiana, non abbiamo potuto che rigettare queste argomentazioni che, è di tutta evidenza, aprono ulteriori spazi di elusione per le imprese.

### **ANORMALITÀ PER RICARICA CONDOTTI sui LOCOMOTORI E464**

L'Azienda è stata da tempo investita del problema, concretizzatosi nell'incidente di Paderno-Carnate del 19 agosto 2020, che - sulla base di ulteriori segnalazioni del personale di macchina - sussiste su molti esemplari della serie E464. La potenziale gravità dell'inconveniente (difetto che determina l'improvvisa ricarica in condotta generale), è stato puntualizzato, non attiene solo agli stazionamenti ma potrebbe anche avvenire durante la marcia con rischio di durante la frenatura. Pertanto la mitigazione posticcia ("transitoria" ma ancora in piedi) - sollecitata dall'Agen-

zia a Trenord - di scorrere il treno da dentro durante le operazioni di cambio banco è sia inutile laddove nei turni sia prevista la sosta del treno in parking senza personale e perfino rischiosa perché non previene alcunché durante il viaggio. È stato chiesto all'Agenzia perché l'indagine si sia inoltre limitata all'incidente senza coinvolgere l'intera flotta loco E464 di Trenord (100) e le altre imprese che ne possiedono esemplari: Trenitalia (600), TPer (100). Nel Lazio ad esempio esiste una statistica estesa. L'Agenzia si è trincerata dietro al fatto di aver ricevuto segnalazione solo uno specifico evento (come se fosse la prima volta che il tema viene portato ad esame in quella sede) ma si rende disponibile ad allargare l'analisi a tutte le locomotive E464, richiedendo al sindacato ulteriori segnalazioni di casi occorsi per poter procedere in modo complessivo.

### **CONTROLLI ANFISA sul RISPETTO DEI PRINCIPI E DELLE NORME da PARTE di GI e IF**

Su questo aspetto fondamentale - unico modo per rendere concreta tutta l'attività di ANSFISA e la sussistenza stessa di norme e regolamenti - la stessa Agenzia delinea al sindacato la struttura dell'attività di verifica e controllo. Attività che è principalmente autorizzativa sull'infrastruttura ed i veicoli, mentre i controlli successivi seguono la *filosofia* introdotta a livello europeo di carattere statistico ed a campione ("tanto se ci sono cose che non vanno prima o poi si evidenziano"). Come sempre, a giustificare l'inefficacia dei controlli, l'Agenzia lamenta la scarsità di personale e, in definitiva, un approccio di *responsabilizzazione* delle imprese tramite la cosiddetta *cultura della responsabilità*. Altro aspetto critico, a detta della stessa Agenzia, risiede nei controlli effettuati dagli enti certificatori che però, essendo spesso di nazionalità estera, hanno efficacia limitata. Lo scenario delineato dall'Agenzia sull'aspetto, fondamentale, dei controlli non fa che confermare una situazione molto aleatoria e tutt'altro che efficace e puntuale. Fra enti certificatori non controllabili, attività di vigilanza dell'Agenzia su base statistica ed a campione e l'approccio verso le imprese di carattere quasi esclusivamente *responsabilizzante*, si comprende appieno su quali leve le imprese ed il gestore infrastruttura praticino quotidianamente azioni elusive sulle norme di sicurezza fino ad

arrivare a continue violazioni.

La stessa cosa è stata lamentata per le Ferrovie regionali (ex isolate, ex concesse) passate sotto la giurisdizione di ANSFISA. Il sindacato racconta per Ferrovie Appulo-Lucane le lentezze negli adeguamenti nella convinzione di essere ancora mondo a sé. Spesso si arriva a mentire ai lavoratori millantando elementi regolamentari come approvati dall'Agenzia. Mentre la presenza vigilante di questa è carente, prevalentemente epistolare, lontana rispetto a quelle realtà.

In ambito manutenzione linee veniva denunciata la tendenza di RFI a banalizzare i compiti assegnati senza il rispetto dei ruoli certificati dalle specializzazioni (es. le mansioni TE sull'interruzione comandate a operai di linea per mancanza di personale). Situazione foriera tanto di abusi lavorativi quanto di alti rischi sulle lavorazioni di sicurezza. ANSFISA risponde di non vedere problemi se tutto resta nell'ambito di personale dotato delle prescritte abilitazioni e in grado di rispettare le procedure. Ma il sindacato ribadiva che le

chicchere stanno a zero davanti al prezzo dei morti pagati sulle linee dai manutentori: 3 da fine anno di cui 1 da investimento su cantiere. L'ultimo incidente -per fortuna senza conseguenze infortunistiche- del 6 settembre con una benna di scavatrice urtata da treno passante perché invadente la sagoma. Non basta la bandellina di delimitazione, occorrono tutele e impedimenti fisici concreti, altrimenti ci vuole il blocco della circolazione. ANSFISA valuta la casistica in calo. Il resto è rinviato a RFI che rinvia alle appaltate... ■

## STRAGE DI VIAREGGIO

### ASSOLTE LE IMPRESE

### 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](mailto:cub-trasporti@libero.it)

*I ferrovieri CUB Trasporti, 5 febbraio 2022*

## L'enigma ferroviario di Dudeney

*Il nostro abbonato Nabil El Idrissi, che ringraziamo, ci ha fatto conoscere il matematico **Henry Dudeney** (Mayfield, 1857 – Lewes, 1930), creatore di giochi logici. Uno dei più famosi è il "puzzle ferroviario" che di seguito adattiamo alla rete ferroviaria italo-foggiana e invitiamo a risolvere.*

Simone, Giovanni e Roberto sono il macchinista, il frenatore e il fuochista di un treno, ma non sono elencati esattamente in quest'ordine. Sul treno vi sono tre passeggeri con gli stessi nomi, identificati nelle premesse seguenti mediante un «Sig.» anteposto ai nomi per non confonderli coi tre ferrovieri.

- Il Sig. Roberto vive a Foggia.
- Il frenatore vive a Vieste.
- Il Sig. Giovanni ha da parecchio tempo dimenticato tutta l'algebra imparata alle scuole superiori.
- Il passeggero che ha lo stesso nome del frenatore vive a Rocchetta S. Antonio.
- Il frenatore e uno dei passeggeri, un eminente fisico matematico, frequentano la stessa chiesa.
- Simone batte il fuochista al biliardo.

**Chi è il macchinista?**

## TRENITALIA: LA SOLITA ESTATE DA INCUBO PER I LAVORATORI

L'estate, storicamente, rappresenta per Trenitalia un momento cruciale per saggiare la reale consistenza delle tante belle parole che ci accompagnano tutto l'anno. Per amor di verità questa sorta di stress test è abbastanza superfluo per il personale mobile, che sui treni ci lavora tutto l'anno, i problemi manutentivi e gestionali non conoscono stagioni e le estati pregne di problemi si ripetono coerentemente da anni. Se volessimo semplificare la questione potremmo oggettivamente affermare che l'intera organizzazione dell'esercizio si basa sull'emergenza. Mancano centinaia fra macchinisti e capitreno, gli impianti che li gestiscono sono stati (unilateralmente) svuotati (in nome di non si sa quale beneficio visti i risultati) e la già sofferente manutenzione paga ulteriormente dazio alle scarse risorse ed all'aumento di guasti in parte dovuti ad un utilizzo serrato dei materiali. I risultati sono evidenti ma, beninteso, certamente non imprevedibili. È così che (non) funziona. Problemi che in fondo sono abbastanza comuni in tutte le divisioni (Divisioni Business per essere moderni) ed è un altro elemento che dimostra come non si tratta di vere e proprie problematiche (un problema per definizione sopravviene in una situazione ottimale) ma di una realtà strutturale. Basta scorrere le segnalazioni sindacali degli ultimi mesi, quindi non certo esaustive, per cogliere numerosi criticità (come dicono quelli bravi). Il menu è vario quanto stantio e abbraccia una serie di elementi che vanno dall'elusione delle norme di sicurezza sulle porte di salita alla strutturale deficienza degli impianti di climatizzazione, dal comando di servizi fuori dalle norme (pasti non fruibili e riposi fuori residenza sotto il minimo contrattuale ad esempio) alla copiosa mancanza di personale radice di un ricorso fuori controllo al lavoro straordinario, dal mancato rispetto delle fasce orarie per la condotta ad Agente Solo al comando di un solo macchinista per il presenziamento di locomotori non comunicanti, dai treni

scortati in violazione della squadra minima a quelli viaggianti con vetture chiuse per mancanza di personale di scorta. Questo uno spaccato, ripetiamo non esaustivo, al quale si possono aggiungere mancata sostituzione del personale ben oltre i limiti contrattuali, turni cambiati/modificati senza assenso del personale, etc etc etc. Le conseguenze pratiche sono facilmente rintracciabili nei ritardi, nelle decine di vetture fuori servizio per i più svariati motivi (porte, climatizzazione e impianto elettrico in primis) e nei guasti ai locomotori, un montante che si trasforma in disagi per i viaggiatori e condizioni di lavoro pesanti per il personale dei treni. Vista l'assoluta mancanza di

strutture di manutenzione lungo il percorso dei treni, il tutto viene scaricato sulle spalle del personale che ormai svolge (di pari passo con il peggioramento dei turni) un pò tutte le mansioni dell'esercizio, tante delle quali non gli competono neanche e, non ultimo, in un microclima tutt'altro che salubre e con la pressione costante dei viaggiatori molto spesso a dir poco contrariati (a proposito di aggressioni...). A tal proposito ci piacerebbe poter avere informazioni anche dalla fitta boscaglia del trasporto regionale da consentirci una panoramica esaustiva (scriveteci! I contatti in fondo all'articolo) dove spesso le cose sono ancora più selvagge, ma lì siamo già all'osso degli equipaggi, il clima e le porte sono un optional a malapena da contratto di servizio, e poi si sopprime con maggior facilità. Solo gli agguati dei tutor-qualità alla divisa abbottonata sono gli stessi. Come già detto non sono cose nuove ed il fatto che, periodicamente, riempiano lettere sindacali deve essere letto sia come conferma che come aggravante. L'aggravante sta dentro l'assenza di consequenzialità agli allarmi, tutto nasce e muore nei paragrafi delle lettere sindacali, al massimo fra le parole degli incontri periodici. E intanto arriva l'inverno, il picco critico si attenua e si comincia a parlar d'altro. Tutti tranquilli al loro posto, niente risulta intaccato tranne

la salute dei lavoratori che, tra l'altro, hanno pure dovuto sorbirsi le raccomandazioni di indossare la giacca con 40 gradi, di affrettarsi per recuperare 30 secondi alle fermate o le reprimende sul rispetto dei flussi informativi utili alle slide ed a poco altro. La Cub Trasporti persegue da anni iniziative di segnalazione puntuali delle irregolarità normative alle autorità competenti in materia di sicurezza, di informazione e sensibilizzazione sul rispetto dell'orario di lavoro ma in controllo regna latente fra i lavoratori la sensazione (ben supportata dai fatti purtroppo) che nulla cambierà e che la forbice fra il piano burocratico aziendale/confederale e la quotidianità del lavoro è destinata ad aumentare. L'antidoto, come in tutte le cose, è rompere questo circolo vizioso, innanzitutto con la consapevolezza che alla base ci deve essere la conoscenza e l'esposizione delle difficoltà, le fatiche e le violazioni che stanno rendendo il lavoro degli addetti all'esercizio insostenibile. Continueremo su questa strada e, appunto, scriveteci! ■

MAIL: [cubferrovie@gmail.com](mailto:cubferrovie@gmail.com)  
 PER RIMANERE AGGIORNATI SULLE  
 VERTENZE CUB TRASPORTI E PER  
 DUBBI SU NORMATIVA DI LAVORO  
<http://cubferrovie.altervista.org/>

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

REDAZIONE Via Cadibona, 9 Milano

SITO INTERNET  
[cubferrovie.altervista.org/](http://cubferrovie.altervista.org/)  
 FB <https://it-it.facebook.com/Cub-Transporti-167415190014435/>

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

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

Supplemento a «Umanità Nova»,  
 settembre 2022  
 Stampato in proprio, 23 settembre 2022

Quarant'anni fa

1982—2022

Quarant'anni di «ancora IN MARCIA!»

**E**ra il luglio 1982 quando usciva il primo numero di «ancora IN MARCIA!», la rivista autogestita dei macchinisti. In quei giorni, mentre il gruppo redazionale [ri]dava vita al giornale del personale di macchina, io ero già assunto nelle Ferrovie come MIP da oltre un anno ma stavo concludendo la leva militare e mi trovavo in Friuli, tra una guardia alla Carbonaia e l'altra. Pochi mesi dopo, a novembre, rientrato da due mesi al mio posto sui locomotori in attesa di iniziare il corso regolamenti, m'imbattei in un tavolino al T9 (allora ubicato, di fronte alla mensa, nei sotterranei della stazione Centrale in corrispondenza del binario 3); al tavolino c'era un parallelepipedo di giornali e dietro il parallelepipedo c'era Raffaele Sbarra che raccoglieva abbonamenti. Mi abbonai subito. Il giornale mi ispirava fiducia, nonostante più della metà degli articoli di quel numero affrontassero il tema del capoconvoglio, di cui non capivo e non mi interessava nulla. Anche quel numero di novembre era classificato "numero zero" come il precedente di luglio, che mi procurai ad ogni costo e non senza fatica, corrompendo uno dei possessori. Fatto dal basso, capoconvoglio a parte il giornale affrontava i temi del momento (8.45h, accordi non rispettati, diritto al pasto, agente unico) che già allora i sindacati ufficiali snobbavano. Era quello che ci voleva, per saldare la nuova generazione di macchinisti affacciatasi al mondo del lavoro con quelle precedenti che avevano fatto le lotte autogestite dalla fine degli anni Sessanta in poi e avevano molto da insegnarci.

Il problema del dialogo tra generazioni è storicamente presente nella categoria, e Castrucci stesso si trovò ad affrontarlo (senza riuscire a

risolverlo). Quello del 1982 era un giornale concentrato in Toscana e Trentino, dove agivano i redattori più attivi. A Milano gli abbonati erano una trentina, quasi tutti concentrati a Smistamento. Nel corso degli anni i nomi—allora sconosciuti—dei redattori mi sarebbero diventati famigliari, e con alcuni di loro iniziò un duraturo e assai tortuoso percorso fianco a fianco che mi avrebbe portato, in piena esplosione delle lotte del CoMU, ad entrare a mia volta in redazione una decina d'anni dopo.

Con uno dei fondatori, Lanfranco Anesi di Trento, trasferitosi a Firenze per lavorare al giornale, nacque un'amicizia che durò fino alla sua morte prematura quando era già stato estromesso dalla redazione. Stessa identica cosa col Puccioni Bruno di Grosseto, un altro compagno scomparso anch'esso troppo presto che era l'alter-ego dell'insospidabile Ezio e in redazione ci rimase sempre. Per tutti gli anni Novanta andai ogni mese a Firenze (bici-diretto-IC-bus) a comporre il giornale, portammo gli abbonamenti di Milano a numeri inediti. Nell'estate maledetta del 2000 come noto me ne andai (malamente) quando il giornale perse le immunità venendo investito dall'ottimismo generato dalla nascita dell'Orsa, che contaminò irrimediabilmente in negativo il giornale. Da allora ho continuato con lo stesso spirito a comporre e impaginare giornali fatti dal basso, fino all'attuale CubRail. Oggi «Ancora in Marcia!» continua ad uscire ma è solo l'ombra dell'«Ancora In Marcia!» delle origini (non aprirò questo capitolo, che sarebbe d'altronde lunghissimo).

È all'«In Marcia!» (e all'«Ancora in Marcia!») delle origini, ai loro uomini, alle loro battaglie, cui ho sacrificato senza esitazione i miei



I due "numero zero" di luglio e novembre 1982

anni migliori, che sono rimasto legato indissolubilmente. Ed è per questo che ne parlo volentieri, a quarant'anni dalla pionieristica uscita che riprendeva la gloriosa testata che era stata soppressa due volte, nel 1926 dal fascismo e nel 1979 dalla FILT.

Con non poca nostalgia, ricordando gli attivisti di allora, un mondo ormai irrimediabilmente perduto.

■

ALP

# La dichiarazione di dipendenza



**O**ra che la vostra fiducia nel potere di aggregazione dei lavoratori si è irrimediabilmente incrinata e vi risulta impossibile identificarvi in una qualsiasi formazione politica futura siete pronti ad abbandonarvi mollemente sui divani dei numerosi salotti complottisti ed a pacificarvi con gli esseri umani e gli animali che vi abitano. Ma se un briciolo di dignità ancora disturba il vostro meritato bacchanale mentale si potrebbe presentare una fastidiosa situazione. C'è la possibilità che si attivi nella vostra mente un flashback non richiesto, uno di quegli intermezzi cinematografici che vi obbliga a ricostruire le origini del disastro. Come in una moderna serie tv poliziesca, vedrete scorrere davanti ai vostri occhi delitti già vissuti, l'amaro massacro dei vostri diritti già trasmesso nelle puntate precedenti, ma con un drammatico rallentamento su quei dettagli che purtroppo avevate trascurato. Vedrete emergere dalla folla strani volti ignorati fino a quel momento e si paleseranno infine i colpevoli dello scempio morale che ha soffocato ogni vostra lecita aspettativa. Una sotterranea ma costante presenza di individui programmati per turbare ogni spontanea forma di manifestazione ideologica e annullarne l'efficacia: i lasciaperdisti.

Figli naturali dei benaltristi ne hanno ereditato quel fatalismo congelante e inquisitorio utile ad allontanare ogni argomento scomodo. Mostrano anche loro una notevole forza teatrale quando si trasfigurano per rappresentare con ogni parte del corpo gli insormontabili ostacoli che

hanno impedito ogni virtuosa azione a beneficio del popolo, cercando di far riaffiorare quello stupore popolare che dalla tragedia greca attraversa anche i drammi italiani. Sono prove attoriali talmente profonde da richiedere periodi di convalescenza lunghissimi durante i quali i nostri risultano irreperibili. Ma aldilà della qualità della performance è la parte finale dei loro discorsi a delinearne lo stile innovativo. Non c'è più la ricerca di un plateale turbamento popolare e di un conseguente silenzio a commento del bollettino disastroso, ma una petulante comunicazione fatta di espressioni e di gesti vacui che annullano qualsiasi contraddittorio per sfinimento. Una farsa da piangere che lascia sempre dubbi sul finale.

Ma perché il benaltrismo ha lasciato il passo a questi innovatori?

I benaltristi, sindacalisti e politici delle passate generazioni, godevano di una diffusa educazione cattolica e fascista e potevano tuonare di terribili epidemie sociali a danno del paese contando sulla mite reazione del pubblico, annichilito dal confronto tra i propri miseri problemi quotidiani e le insormontabili questioni nazionali. Ma i cambiamenti sociali determinati dal boom economico hanno reso sgradevoli al pubblico questi moniti vecchio stile. Le nuove generazioni di imbonitori si trovano a dover affrontare un uditorio più silenzioso e rancoroso. Un gruppo di individui che annuisce all'esposizione del problema perpetrando ugualmente un proprio tornaconto e che mal sopporta i toni genitoriali di invito alla modestia. La nuova strategia

si modella quindi su questi nuovi clienti che per quanto insofferenti restano poco attivi e politicamente pigri. La nuova comunicazione politica e sindacale si ispira a questo moderno silenzio che paradossalmente per quanto inespressivo è perpetuamente connesso e pronto a ricevere input ed istruzioni. La nuova strategia sindacale sta quindi nel non perdere tempo a cercare giustificazioni alla propria negligenza che creerebbero imbarazzo e critiche, ma nell'avanzare subito una vera e propria dichiarazione di inefficacia.

“Noi lo diciamo da sempre ma nessuno ci ascolta!”, “Hai ragione a protestare, ma così rinunciamo al dialogo!”, “Hai un bel dire, ma tu non sai quanto ci abbiamo lavorato!” sono alcune delle frasi alla base del catechismo lasciaperdista ma la chiesa sta affinando armi ancora più specifiche per evitare ogni recriminazione di responsabilità. Nella nostra categoria, ad esempio, i più aggiornati sacerdoti dell'ordine stanno sperimentando nuove frontiere di moderna comunicazione lasciaperdista: l'urlo sostenuto contro l'uditorio cercando di soverchiare la mancanza di argomenti con un discreto numero di decibel è il metodo più diffuso. Poi c'è il classico “lasciami finire questo lunghissimo ed inutile pensiero così evito di risponderti” molto usato nelle assemblee. E infine un capolavoro di disarmante semplicità “I lavoratori sono i primi a disinteressarsi al problema”.

Se pensate di avere molti argomenti a contrasto di questa visione immobile e pachidermica del mondo dovrete considerare che la forza di questa nuova comunicazione non consiste tanto nelle argomentazioni quanto nella petulanza delle frasi e nell'assenza di struttura. Spesso questi brillanti oratori si inerpicano in discorsi lunghissimi e fuori luogo che pretendono di contenere verità perlopiù incomprensibili o, peggio ancora, sposano una frase insignificante, un aforisma piatto e vuoto e lo elevano a bandiera del proprio operato.

Rammentano sempre di essere dalla parte dei giusti purché questi stiano in religioso silenzio e si lascino emarginare.

Ora che li avete riconosciuti e che i loro bronzei volti infestano la vostra mente, quel divano sul quale stavate sonnecchiando inizia a starvi scomodo e consci di essere stati sempre immobilizzati nelle loro spire provate l'irrazionale voglia di fare qualcosa di stupido e impulsivo. Sognate di vendicarvi salendo in cima ad una collina vestiti come improbabili Don Chisciotte a cavallo di un ronzino e in compagnia di un avvinazzato scudiero. Vecchi e inaffidabili con in volto l'espressione folle di chi non vuole più ascoltare frasi accomodanti puntando solo al vostro obiettivo. Immaginate di lanciaarvi furiosi e sgraziati giù per la collina puntando la lancia contro eserciti di mulini solo per sfidare la metafora più abusata in assoluto nei discorsi dissuasivi alla lotta. Non vi importa nulla del vostro destino o di quello dei mulini, lo fate solo per lasciarvi alle spalle le espressioni disgustate dei professionisti dell'immobilismo sindacale, eccitati dal vedere un'esposizione tanto evidente di inutile combattività. Quale idiozia attaccare degli inermi mulini incolpevoli, a cosa ci porterà?

Non ve lo diranno mai, ma già a metà corsa avrete ottenuto uno sconto sul prezzo della farina. ■

SM

## Ode a chi non ode (LXIII)

*My baby takes the morning train  
He works from nine to five and then  
He takes another home again  
To find me waitin' for him  
(Sheena Easton, 1980)*

da Quasimodo

Unperuno sta infisso  
sulla crosta della terra  
e ci resta per il lasso d'un contratto  
d'impiego che lo riproduce  
nell'indomani. Ed è felice:  
c'ha spago, è vestito, sfamato,  
dormito, si raso e ha di sé un ritratto.  
Né i domini gl'importan molto  
se di mettere casa  
con un secondo salariato  
ci spera di fare il gran salto.  
Poi arriva il cambio d'appalto.

## Ode a chi non ode (LXIV)

*Resteremo appesi al treno solo con le dita  
(Måneskin, Morirò da re, 2018)*

Intestardito ci richiamava  
dall'imperfetto all'ottativo  
insistito “fermati, collega”.  
Finché da remoto fini la paga.  
Ora siamo tutti a partita iva  
“Si rende noto” che tranne il cliente  
al presente non pervenne anima viva.



**I NOSTRI QUADERNI STORICI LA NOSTRA  
STORIA UNA STORIA DI CLASSE**

**A dicembre il numero 5! (vedi pag. 43)**

**CHIEDILI AGLI ATTIVISTI**

# 91/440

**L**a disastrosa vicenda del Passante milanese ha origini lontane, ovvero il 1991: con la direttiva CEE 440 si gettavano le basi per sfasciare la gestione centralizzata di rete e trasporto. Allora fummo tra i pochissimi che denunciavano la pericolosità di tale scelta. Scelta, lo ricordiamo, propedeutica per le successive tappe della completa liberalizzazione del trasporto. Presentata ufficialmente come necessaria per accrescere le quote del trasporto su ferro (falso, accadde esattamente il contrario), in realtà fece sì che i settori integrati e in sinergia infrastruttura-transporto finissero definitivamente in compartimenti stagni che non si interfacciavano più come prima.

La guerra odierna a colpi di reciproche accuse tra RFI e Trenord a proposito dell'interruzione del Passante lascia attoniti. Si tratta di due realtà la cui immagine in questi anni è stata offuscata pesantemente, con due episodi gravissimi per quanto riguarda l'infrastruttura RFI (Pioltello e Livraga), e una serie di disservizi quotidiani e scandali gestionali per quanto riguarda il trasporto regionale Trenord.

Quanti convogli 3N in questi anni hanno circolato a velocità limitata per i bordini? Non pochi. Come avviene il controllo dei bordini nelle officine? Può un singolo impianto ungibordo fermo da qualche giorno essere la causa di un così grave disservizio? Come si vede la vicenda è complessa, né bastano certe frasi ad effetto a fare luce. Con una gestione unitaria del sistema ferroviario infrastruttura-transporto e un vettore unico per il trasporto non saremmo qui a parlare di questo o, quantomeno, non avremmo avuto conseguenze così pesanti.

*Nel gennaio 2018, a proposito di Pioltello, scrivevamo: "da oltre un decennio l'infrastruttura è stata separata dal trasporto. E' evidente che un sistema integrato infrastruttura-transporto si coordini meglio di uno separato. La separazio-*

## HUGO E TRENO



*ne ha dato il via alla liberalizzazione (in Italia attuata senza regole né clausole dai governi "amici") e ciò ha comportato peggioramenti contrattuali e normativi, saturazione dell'orario di lavoro, tagli di posti di lavoro (l'Agente Solo alla guida, ecc.). La concertazione sindacale ha avallato tutto, i sindacati di base hanno provato ad opporsi trovandosi imbrigliati negli ostacoli della legge anticsciopero (è intervenuta la Commissione di Garanzia persino contro lo sciopero di domenica 28 gennaio proclamato in seguito al disastro di Pioltello!), mentre gli attivisti che attuavano iniziative di autotutela per la sicurezza venivano sanzionati".*

Questo è valido, oggi più di ieri. ■



ESTATE 'E PAZZ SX—Borgonato (BS), 18 luglio—Assalto al treno dopo una notte sobria in discoteca  
DX—San Germano (VC), 21 luglio—Guasto alla linea aerea, in duecento soccorsi in linea sotto il sole rovente



## Dagli impianti e dalle categorie



### FIRENZE

#### IMPIANTO EQUIPAGGI IC FIRENZE.. E NON SOLO

*tutto bene ciò che finisce male*

La volontà di Trenitalia di tagliare gli impianti equipaggi IC è nota da un paio di decenni almeno, periodicamente vengono presentati piani di razionalizzazione che altro non sono che tentativi di cancellarli lasciando presidi vuoti di strutture e instaurando la gestione da remoto. Di accordi fra azienda e segreterie nazionali però non ce ne sono. E qui si arriva al punto: è possibile che l'azienda riesca a tagliare/cancellare impianti senza nessun accordo? Certo, basta far finta di non accorgersene. Questo sta succedendo, basta considerare i documenti di ripartizione forniti dall'azienda per rendersi conto che negli ultimi 2-3 anni sono mancati all'appello alcuni impianti. L'ultimo ad essere stato cancellato è quello di Trieste: lavoratori scaricati al trasporto regionali e finita la storia. Che sia una stazione origine corsa per i treni IC non importa nella filosofia aziendale che copre la produzione eccedente caricando di riposi fuori residenza altri impianti e si affida alla fortuna ed alle forzature normative in caso di problemi (ritardi e disguidi vari). Ecco fatto. Niente di diverso dall'impresenziare una stazio-

ne, dal togliere un deviatore o dal chiudere una biglietteria, basta che torni il conto economico nel breve periodo, delle conseguenze strutturali (occupazione, servizio fornito, sicurezza etc) poco importa. Fermo restando che contrattualmente l'azienda non potrebbe neanche modificare un turno di un ufficio senza accordo sindacale, ci chiediamo come sia possibile che tutto sia passato senza un fiato da parte delle segreterie regionali e nazionali. Non abbiamo intercettato vertenze o mobilitazioni. Lo stesso può dirsi della chiusura delle strutture di molti altri impianti, da nord a sud, operazione che marca palesemente l'ultimo progetto di soli cinque impianti al tempo presentato alle OO.SS. nazionali che l'hanno rigettato. Si aggiunga il fatto che, nell'occasione dei vari incontri post Covid, l'azienda ha confermato l'attuale reticolo degli impianti. E menomale. Ed eccoci quindi davanti ad uno strano (non tanto strano in ferrovia) caso di cecità selettiva: ci sono cose che i firmatari non riescono proprio a scorgere nonostante il lavoro aziendale non sia proprio sottotraccia. Quindi ci troviamo con impianti senza più presenziamento notturno, altri senza più ufficio distribuzione e programmazione, altri ancora chiusi completamente (vedi appunto Trieste ad esempio). Eppure qualcuno, Cub Trasporti e CAT a Firenze ad esempio, dei passi ufficiali li ha fatti con due procedure di raffreddamento nel giro di due anni. Atti formali che provano, con molta fatica ad esser sinceri, a costruire un'alternativa al senso di rassegnazione strisciante fra i lavoratori. Comunque atti che danno seguito in Toscana ad una lunga stagione vertenziale a difesa dell'impianto IC Passeggeri, storicamente nelle mire aziendali. L'autoreferenzialità non è il nostro forte ma la storia descrive questa lunga stagione come non sempre convintamente condivisa dalle altre segreterie sindacali, ove spesso l'organizzazione delle iniziative di mobilitazione ed i successivi scioperi non sempre hanno avuto l'appoggio dei firmatari. Così l'impegno dei lavoratori ha permesso all'impianto fiorentino di sopravvivere ammaccato ma in forma accettabile fino a più di un lustro orsono. Diamo un termine temporale solo per riferirsi ad un cambiamento, diremo di mentalità, all'interno del complesso dei lavoratori. La nostra uscita di scena dalle RSU, dopo il rifiuto di

sottostare al liberticida accordo sulla rappresentanza, non ci libera certo dalla responsabilità -che cerchiamo di praticare quotidianamente- di compattare i lavoratori e di arrivare ad azioni concrete. Ma la difficoltà rimane ed è legata ad un senso di impotenza che serpeggia ormai da troppo tempo. Inutile fare analisi sociologiche del fenomeno ma certamente non aiuta l'atteggiamento remissivo delle segreterie regionali che, oggettivamente, sembrano accontentarsi di vuoti incontri con l'azienda che, da parte sua, non tarda ad applicare la vecchia teoria del gambero. Sempre un passo indietro. Siamo passati, ad esempio, da una chiusura notturna *unilaterale* alla sua ratifica con tanto di accordo, 4 marzo 2016. Accordo particolarmente curioso visto che pur prevedendo un turno dell'ufficio Distribuzione dalle 6 alle 22 e dell'ufficio Programmazione a giornata ha portato alla situazione attuale che vede Distribuzione chiusa e Programmazione talvolta delegata all'impianto di Roma. Qualche assemblea, molte chiacchiere, tanti proclami e poca ciccia, questa la reazione alla palese violazione dell'accordo suddetto. Ma, al netto della nostra critica sindacale alle segreterie regionali e nazionali firmatarie (non avevamo certo bisogno delle performance dei delegati toscani per capire), il motore di questo continuo soffocamento del disagio lo alimentiamo noi lavoratori. Un percorso che sfocia in evidenti contraddizioni allorché su medesime problematiche lavorative si organizzano sacrosanti scioperi al trasporto regionale ma non se ne accenna neanche la necessità al trasporto *Passeggeri*. Evidente derubricazione di quest'ultimo a bacino poco remunerativo in materia di tessere. Non si spiegherebbe altrimenti. In buona o cattiva fede gli ultimi anni sono stati caratterizzati da una pigrizia sostenuta dall'affermazione del modello sindacale classico fatto di divisioni in base alle tessere e competizione per vuoti primati rappresentativi. Altrettanto oggettivo il fatto che le segreterie firmatarie siano sempre titubanti e divise quando c'è da mobilitarsi mentre alla firma degli accordi con l'azienda sono sempre compatti. Curioso. La difficoltà che registriamo come lavoratori deriva dalla passiva accettazione di questa realtà, spesso facendosi incantare da improvvisati salvatori della patria. Tutto ciò provoca il fatto che, come capitato all'im-

pianto Passeggeri di Firenze, passare dalla fama di *rompipalle* a quella di *passivi accettatori* è un attimo. L'analisi della situazione sindacale era doverosa ma non veniamo certo meno alla nostra ferma idea che solo i lavoratori possono muovere le situazioni a proprio vantaggio o respingere attacchi aziendali. È quindi altrettanto doverosa l'autocritica e la ricerca del modo migliore per iniziare a rifiutare questo stato di cose, che dal taglio agli impianti arriva alle violazioni normative continue necessarie all'azienda per mantenere la copertura della produzione pur con impianti fortemente mutilati. L'alternativa è perseverare in questa ipocrita tranquillità che, lo sappiamo bene tutti, porterà prima o poi ad un nuovo accordo che fotograferà la situazione esistente e quindi, al grido *salviamo il salvabile*, rimarremo con il lumicino che l'azienda vuole lasciarci e, ovviamente, al giro successivo (in sempre meno tempo) si spengerà anche quel lumicino. Non siamo profeti ma semplici osservatori di come vanno le cose. Assemblee, idee, vertenze, mobilitazioni, scioperi, altre strade non ce ne sono. O meglio, non sono le strade che convengono ai lavoratori.

---

## IMPIANTI TUTTI QUEL CHE SI MUOVE

---

Nonostante l'estate e la distrazione più o meno artificiale diffusa in ferrovia, qualcosa si muove, formicola nella fitta pelliccia nazionale dei settori e degli impianti, posti di lavoro e distaccamenti più lontani nella geografia e nel nastro lavorativo. Qualcosa si muove e embriona nonostante la politica confederale di trattare ogni rilievo in separato: ciascuna impresa a sé, ciascun settore a sé, ciascuna figura professionale a sé, ciascun impianto a sé - financo i problemi individuali, *dimmi che ti serve e provo a intercedere personalmente...* Anzi succede che gli impianti si colleghino costringendo i controllori del dissenso a date comuni di mobilitazione. Succede che gli scioperi diventino di settore o di impresa. Le franchigie e gli altri ostacoli della commissione di garanzia non fermano le dichiarazioni di sciopero, che al massimo si pospongono con inalterato successo.

E le mobilitazioni sparse rispecchiano l'ovvio stato del malessere. Trainanti già da mesi sono i macchinisti di Mercitalia che sotto il coordinamento CMC hanno trovato sponda reale alle loro rivendicazioni di una vita più umana. A Mercitalia battono il tamburo con il quarto sciopero del 15 luglio e il quinto in costruzione. La loro determinazione e forma assembleare delle decisioni sta a faro guida per tutti. Sarebbe un peccato lasciarli soli, come d'altro canto sarebbe un errore - da parte del CMC - il non tener conto di quelle pluralità di individualità e sensibilità che circondano il panorama ferroviario. L'opportunità offerta dalle varie bussole culturali, politiche, sindacali non deve essere sottovalutata dal CMC - non abbiamo purtroppo, ad esempio, abbonamenti presso di loro! Un vero rammarico, visto che del movimento dei macchinisti abbiamo scritto molto (libretti inclusi) per le evidenti affinità e punti di interesse comuni - proprio in funzione della crescita che deriva dal sostegno reciproco tra le varie forze antagoniste di sistema. Dirottarsi invece verso un percorso già battuto, conosciuto e che si sa già dove porta, recide all'origine una qualsivoglia ricerca e rinvenimento di uno o più punti di rottura così fondamentali a scardinare la fortezza azienda-sindacati confederali, nonché l'apatia che aleggia sui lavoratori. È necessario quindi, senza dubbio, maggior coraggio nell'ampliamento delle visioni se davvero si vuole ottenere dei miglioramenti anziché solo perseguirli. Se al contrario ognuno va per conto proprio offre alle molteplici e differenziate forze di controparte la possibilità essere incanalato su binario morto, messo nell'angolo ad aspettare che senza sponde si atrofizzi.

Sarebbe dunque un peccato lasciarli soli, anche perché a ben vedere il contenuto rivendicativo espresso si traspare da sé oltre i limiti aziendali - che fatalmente oggi fanno da Colonne d'Ercole per il campo visivo di ogni lavoratore: rispetto dei tempi di vita, limite al lavoro notturno e riposi adeguati, pieno diritto al pasto senza monetizzazione, impegno lavorativo decente, insalubrità del RFR diurno... Seguono tanto nella scala del malessere quanto in quella delle agitazioni gli equipaggi delle varie DTR (23.6 3N, 24.7 TrAlAd) che riescono persino ad unirsi all'unisono (15.5 3N-Tosc, 5.6 TPer-TrAlAd, 10.7 TPer-3N-Tosc).

Compaiono taluni impianti di lavorazione: manutenzione infrastruttura (RM 6.5), RFI (17.6 MI), vendita (8.7 e 24.7 Trenitalia Lomb), manovra (17.7 Ligu) RFI Fabbricati (19.7 MI). Si affaccia timida la divisione PAX sia AV che IC (22.7 Calab-Marc, 4.9 Marc) - Si sottolinea, per le nostre notizie, la grande partecipazione allo sciopero toscano primo e secondo. Oltre poi le proclamazioni ufficiali si misura la febbre del comparto da 1) un considerevole aumento delle discussioni nei luoghi che hanno decisamente rubato spazio allo sport, mostrando capannelli di colleghi che da un po' non si vedevano e 2) il fermento che mette in moto le iniziative di collegamento (*oh nel tal posto stanno facendo, e noi?!*) e quelle interne come il rispetto del turno a sciopero bianco che a partire dalle Marche PAX si sono allargate alla E. Romagna e alla Toscana e Lazio.

La situazione è dunque quella di una molteplicità di luoghi in ebollizione dove ferrovieri insofferenti delle condizioni di lavoro chiedono rappresentanza al loro malcontento ma, muovendosi senza organizzazione, chiedono alle OOSS istituzionali di farsi portavoce. I ferrovieri hanno appena digerito, forse anche approvato, il rinnovo CCNL che mantenendo inalterate le normative di lavoro li condanna a questa camicia di forza e finiscono per rivolgersi agli stessi soggetti sindacali che (non da ora) l'hanno cucita con le aziende ferroviarie. Anche laddove i confederali non godono di alcuna fiducia a loro ci si rivolge in mancanza di altro (*devono ascoltarci!*), al più è alle RSU che si fa appello, non riuscendo a riconoscere in esse la lunga mano di quelli o comunque uno strumento molto normalizzato e messo sotto tutela. Nelle punte più avanzate si pensa a presentare nuove candidature RSU, più autentiche, fedeli alla base, combattive etc. senza vedere ancora la potente ipoteca degli accordi che le disciplinano che portano di nuovo i lacci imposti di una subalternità.

Vogliamo vedere tuttavia anche in questi tentativi un processo di passaggio, poiché le possibilità saranno presto esaurite dalle giovani generazioni che non hanno esperito i passi di chiusura di queste strade al conflitto, perché prima o poi accadrà che 1) si farà viva la consapevolezza di autorganizzarsi in altro riconoscendo tutta la

potenzialità in autonomia del percorso di base con le stesse possibilità di sciopero e denuncia anche senza il bollino confederale e 2) che senza il conflitto non c'è democrazia rivendicativa e quindi il bisogno di mettersi in gioco in prima persona nel collettivo, senza deleghe 3) le strozzature nell'organizzazione delle lavorazioni

non fanno capo ai luoghi di lavoro ma ne travalicano i confini per afferire ai CCNL e alle leggi in materia di lavoro, finendo per riconoscere l'ambito della lotta su quelle superiori fortezze del padronato che assicurano lo statu quo ad esso favorevole. Rivoltandosi contro le condizioni di lavoro essi di fatto vanno a confliggere con questi livelli,

non importa se ancora falsamente indirizzati verso i soli responsabili locali delle imprese. Pur acquiescenti al CCNL presentato dai confederali, i ferrovieri ne stanno adesso contestando oggettivamente i suoi capisaldi. Non è una speranza astratta la nostra, nel CMC il movimento lo ha capito e lo persegue esplicitamente.

## OGGETTI MISTERIOSI 16 bis

### Le astrattezze della ferrovia profonda: I polli visionari di Trilussa

*Antefatto: l'ultimo accordo sindacale riguardante l'impianto equipaggi IC di Firenze prevede il regolare funzionamento degli uffici Distribuzione e Programmazione. L'azienda invece ha chiuso l'ufficio Distribuzione dopo due pensionamenti. L'11 febbraio 2021 si svolge un incontro fra OO.SS. firmatarie e azienda e il comunicato FIT Cisl Toscana a seguito indica vette inarrivabili di paraculismo sindacale che meritano la nostra attenzione.*

Leggendo l'informativa Fit Cisl Toscana abbiamo temuto il peggio quando l'azienda "ha comunicato che non è previsto ad oggi il reintegro dei CD/CPV fuorusciti per quiescenza" (andati in pensione dava un increscioso tocco di semplicità). Qualcosa a noi lettori, secolarizzati da ragionamenti spicci, faceva intendere che a Firenze si chiudono uffici perché non verranno reintegrati i Quadri aziendali. La disorientante certezza di aver ragione sbagliando sorgeva leggendo il seguito dove era chiaro che il morale degli astanti tornava alto e fiero allorché la magnanimità aziendale li investiva di luce piena di speranza. Ebbene si "[l'azienda] si è resa disponibile a sviluppare un piano di programmazione di queste lavorazioni che vada nella direzione di un nuovo assetto lavorativo con riequilibrio dei Quadri aziendali fra Firenze e Roma". Il riequilibrio cribbio, come avevamo fatto a non pensarci! Parola rivelatrice dalle note doti taumaturgiche che, però, ci lascia un dubbio matematico: se a Firenze mancano Quadri e fanno la media con quelli di Roma, o trasferiscono i Quadri di Roma a Firenze o le lavorazioni passano a Roma. Mentre masticavamo amaro per questo evidente gioco delle tre carte, la chiusura del comunicato Cisl squarciava con poderosa sintesi la nostra atavica diffidenza: "in sostanza una visione non più blindata che ha visto fin ora l'impianto fiorentino come parte debole della sinergia tra i due impianti". Cazzo.. la visione. Era finalmente chiaro ciò che, senza la visione, continuava ad apparire a tutti una fregatura. Bastava dirlo prima però, tutti pensavamo che Firenze con gli uffici aperti sarebbe stata più forte come impianto, invece no, eravamo deboli nella sinergia perché soffrivamo di una visione blindata! Anni e anni ad organizzare vertenze, scioperare e chiederci perché ai tavoli invece erano tutti tranquilli, bastava la visione per aggiustare tutto. Poveri noi miscredenti! Risolto lo scoglio impianti a terra non ci resta che il problema della mancanza di personale ma, tranquilli, arriverà la Cisl al grido "abbiamo visto la Madonna!". ■



## 544 km a piedi, l'ultima impresa di Simone Leo



Ancora un'impresa di Simone Leo, ultramaratoneta, macchinista IESU Milano e nostro fedele abbonato, che il 16 luglio ha tagliato il traguardo della Barolo-Courmayeur, 544 km e 11mila metri di dislivello. 6 giorni, 18 ore, 35 minuti di cammino, giorno e notte. L'abbiamo seguito con apprensione tramite il geo localizzatore, felici quando era vicino al traguardo. "Distrutto nel corpo, annessi nei pensieri, ma con il cuore colmo di forti vibrazioni".

## Vincenzo Marzani (Pax Firenze)

*Di lui abbiamo sempre apprezzato il mettersi in gioco, fisicamente. Sulle iniziative da fare c'era. Con un innato senso del limite alle chiacchiere, dopodiché doveva sempre seguire una pratica.*

**La redazione**

Vincenzo Marzani va in pensione! Podista, sua grande passione, abituato a raggiungere molti traguardi. Questo però sembrava non arrivare mai! Lo si capiva dallo sconforto con cui ne parlava, con quel suo "voglio andare in pensione!", stanco ma soprattutto arrabbiato per la situazione. Che poi, in realtà, ci è arrivato alla grande alla pensione, chiedetelo a chi era con lui in vettura, per esempio. Non si riposava lui, ma non faceva riposare neanche il collega! Sempre a parlare di lavoro, diritti, idee su come risolvere questioni, un brulicare di idee. In treno poi, mai una volta che lo vedessi chiudere gli occhi, o che non facesse la sua metà, o che "tirasse indietro" svogliato nel menare il treno. E' stata una missione per Vincenzo questo lavoro. Non ha mai smesso di sposare la causa della difesa del lavoro, provandoci fino all'ultimo, con una tenacia da fare invidia ai più giovani. Mai che sia caduto nelle logiche aziendali, mai ingolosito dallo straordinario, tanto da conquistare una stima altissima fra i colleghi, non solo macchinisti, nonostante le sue idee ferme e incorruttibili. Un vero esempio di coerenza e correttezza. Ha trasmesso tanta passione, ha cercato in ogni modo di farci capire la vera essenza del macchinista, spiegandone le difficoltà, le fatiche, non tirandosi indietro nelle sfide, fino all'ultimo. Grande combattente sindacale, dal Comu all'Orsa, finendo nel Cat, sempre in prima fila, a suon di M40 e scioperi.

Adesso potrai dedicarti ai tuoi ulivi, che pazienti, apprezzeranno e ringrazieranno, o alla corsa podistica, magari fra una pastiera o una mozzarella. Si ma rallenta un po', anche lì non molli mai!

Buona pensione!

**GG - Presidio Intercity Firenze**



## Domenico Graziano "Mimmo della Capitanata" (Pax Milano)

Vittima del Cubetto tre anni fa, ora anche per Mimmo, macchinista IESU alla Passeggeri Milano è arrivato al meritato traguardo. Impossibile concentrare in un saluto le sue qualità. Generoso, buono, gioviale, sempre presente ad ogni appuntamento di lotta, un vero *poputchik* (*fellow traveler*, usiamo anche il termine in inglese per non scatenare il controspionaggio). Infatti ha aderito senza indugi sin dai tempi in cui c'erano ancora l'RAIIIa, i poli ausiliari, gli avvolgimenti compensatori e il Dirigente Unico a tutte le lotte per il riscatto della categoria, da quelle del CoMU a quelle della CUB-T.

Ha contribuito costantemente all'autofinanziamento del nostro giornale.

Ha obbligato gli sventurati soci a macinare km a piedi in salita (vedi Genova) per andare a bere il caffè là perché "solo là lo fanno buono come a Foggia". E poi, una volta usciti dal bar dove sistematicamente pagava lui, diceva al socio: "mò arreggestrate a Cubrail", evitando accuratamente di dire "abbunáte" in quanto nel turbamento vocalico foggiano il termine "abbunáte" significa "stupido" o qualcosa di simile. E infatti nei nostri elenchi Mimmo risulta regolarmente "arreggestrát" e non "abbunát".

Ovunque, dal binario 3 di Milano Centrale alla Route 66 fino alle Canarie, che parlasse con un collega o un *farmer* o un *guanche*, ha pensato bene di seminare foggianità. Ultimamente era giù di macchina, e pure lì dispensava saggezza foggiana, in ufficio al 3° piano, ora finalmente si godrà la meritata pensione. Dove andrà? Milano o Foggia? Idroscalo o Siponto? Cortina o Foresta Umbra? Cologno Monzese o Ascoli Satriano? Resta il mistero. Sicuramente alle polentate Cubrail ci sarà, questo ci rende felici.

I revisori delle bozze ci dicono che bisogna riportare almeno un lato negativo, ma noi non ne troviamo, e allora un grande abbraccio a Mimmo, e siccome "a fertùne è 'na scazzètte ... chi s'a lève e chi s'a mette", che fortuna abbiamo avuto ad averci come *poputchik fellow traveler*!



# TREN MAYA: OPERA NECESSARIA O INUTILE/DANNOSA COME LA NOSTRA TAV?



**I**n Messico è in corso la costruzione di un megaprogetto ferroviario, il Tren Maya. Fortemente voluto dal presidente Andrés Manuel López Obrador, sta incontrando forti proteste degli ambientalisti e degli abitanti. Perché? 1.525 km di ferrovia, cinque Stati del Sud Est attraversati (Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo), che figurano tra i più poveri del Paese. Gli oppositori, con le comunità indigene interessate dal progetto fanno notare che sarà un treno turistico, e che le popolazioni non ne trarranno alcun beneficio, e denunciano la deforestazione della Selva Maya e i danni alla natura della seconda foresta tropicale umida più grande della Mesoamerica. L'opposizione va avanti a colpi di denunce ai Tribunali e occupazione di cantieri, soprattutto per il Tramo 5 .Cancún-Tulum. Ma l'opera prosegue. Secondo il governo l'opera svilupperà i territori e migliorerà la mobilità delle popolazioni; il tracciato in gran parte ricalcherà infrastrutture già esistenti (vecchie ferrovie, strade rurali) senza bisogno di disboscamenti. Trasporterà nel 2023 21mila 500 turisti al giorno,

togliendoli dalle strade. Previsto un forte trasporto di merci da agroindustria, anch'essa al centro di scontri tra apicoltori, che denunciano l'uso di pesticidi, e giganti del settore della soya (Monsanto—Bayer). Scontato il NO zapatista, il cui subcomandante Moisés ha parlato così: "Soltanto un imbecille può sostenere che i megaprogetti sono buoni; un imbecille o un malvagio e scaltro che sa di mentire cui non importa che la sua parola nasconda morte e distruzione; dunque, il governo e i tutti i suoi difensori dovrebbero dire chiaramente cosa sono: imbecilli o impostori".

Non è facile dare un giudizio complessivo sulla bilancia positivo/negativo. Probabilmente non siamo di fronte ad un progetto totalmente inutile/dannoso come il nostro TAV. Senz'altro anche intorno al Tren Maya ruoteranno comitati d'affari più o meno loschi, ma dove non ci sono nelle grandi opere?

Senz'altro è il caso di fidarsi del giudizio di Salvador Zarco, direttore del Museo de los Ferrocarrileros di Città del Messico, ex ferroviere con alle spalle decenni di lotte autogestite contro lo smantellamento delle ferrovie e la corruzione nel sindacato, che conosciamo bene. Diceva un anno fa: "è un progetto più che mai turistico, quello di cui abbiamo bisogno sono treni di carattere pubblico che servano al popolo, moderni, veloci. In molti anni sono state destinate grandi quantità di denaro per costruire strade, ora dobbiamo costruire ferrovie".

Torneremo sull'argomento.



## Lutti nostri

### Alessandro Pintimalli



La redazione di Cub Rail esprime il più profondo cordoglio per la scomparsa di Alessandro.

Quando termina un percorso ci si ferma a riflettere, per cercare di capire l'essenza di questa esperienza. Oltre al dolore per una vita che termina, è importante cercare di trarne degli insegnamenti. In queste brevi riflessioni, la redazione si stringe attorno ai parenti e alle persone che hanno perduto una persona cara. In questo percorso di vita non ci è dato sapere l'epilogo, cosa comunque ineluttabile. Il dolore nel distacco però a volte è più forte quando si prendono in considerazione le modalità in cui esso ci si propone.

Alessandro ha iniziato la sua carriera come ferroviere nel personale viaggiante. La vita con le sue inaspettate pieghe lo ha portato a ricoprire nel tempo anche altre mansioni, la più recente nella biglietteria Trenord di Brescia, ma questo non gli ha mai impedito di portare con orgoglio i suoi ideali, in ogni ambito per una società più giusta, equa. La sua battaglia quotidiana contro lo sfruttamento della classe e le sue ingiuste condizioni di vita generate dalla divisione in classi, non si è mai arrestata, ed era presente in ogni momento della sua vita. La sua prospettiva per un modo più giusto, per un lavoro meno frustrante gli ha permesso, nello spazio di vita che ha attraversato, di approfondire e vivere tanti ambiti della cultura contemporanea con spiccata curiosità e con una grande capacità introspettiva.

Mantenere sempre ben presente il ruolo storico della classe, dei conflitti di classe, per farne azione quotidiana, con la

promozione di proteste, di scioperi, come momento organizzativo e collettivo in un periodo storico di reflusso degli ideali, in cui la risacca dei movimenti di classe sembra inarrestabile, non è cosa da poco. E soprattutto non va sottovalutata e dimenticata. In altri momenti storici la classe ha espresso energie potenti capaci di rendere possibile la transizione definitiva dello sfruttamento dell'uomo. Quelle capacità sono insite nella specie umana, anche se oggi si stenta a riconoscerle, sappiamo che non sarà così per sempre, come nulla è per sempre nella storia e nella natura. Le idee, anche le più belle e nobili non marciano da sole. Ci vogliono gambe, braccia e cervelli. Per questo Un Grazie Alessandro per la tua testimonianza di vita. Una vita da Compagno!

PS

Ricordiamo con affetto con Alessandro anche le sue dissertazioni sulle birre, estimatore geografico in viaggio, che gli era valso la riformulazione del nome in *Pint of Ale*.

---

La redazione di Cub Rail si stringe al nostro David, la cui

### Madre

è scomparsa da poche settimane.

Chi lotta e chi ama vive per sempre, negli insegnamenti, nella memoria e nello spirito di chi li porta con se.

Dedichiamo a David e a sua madre un estratto di una splendida poesia di Dylan Thomas:

*“Benché gli amanti si perdano l'amore sarà salvo;*

*E la morte non avrà più dominio.*

*E la morte non avrà più dominio.*

*Sotto i meandri del mare*

*Giacendo a lungo non moriranno nel vento;*

*Sui cavalletti contorcendosi mentre i rendini cedono,*

*Cinghiati ad una ruota, non si spezzeranno;*

*Si spaccherà la fede in quelle mani*

*E l'unicorno del peccato li passerà da parte a parte;*

*Scheggiati da ogni lato non si schianteranno;*

*E la morte non avrà più dominio.*

*E la morte non avrà più dominio”.*

---

Siamo vicini a Dante de Angelis, abbonato Cub Rail di Velletri, per la perdita della

### Madre

---

Siamo vicini a Michele Orio, macchinista IESU Milano, abbonato Cub Rail, per la perdita del

### Padre

---

Gregorio Orio, già macchinista a Lecco.

---

*Che la terra vi sia lieve*

## OMBRE ROSSE



## L'ACCIDENTE

**L**a previsione non era delle peggiori. Anzi. Presentazione alle 0.15 treno raccogliatore, 51707, destinazione Smistamento. Si manovrava in tutte le stazioni per tutta la notte, ma quella sera il treno già in partenza era al limite degli assi; il capotreno ci avvisò che gran parte dei carri andavano a fine corsa, dunque la condotta si presentava meno impegnativa del solito. Avremmo sostato nelle stazioni per rispettare l'orario ("Smistamento non vi vuole prima") ma senza manovrare. I compressori del 626 erano attivi senza soluzione di continuità, anche una volta caricate le capacità. E, intercettando, la condotta andava lentamente a zero. Col rubinetto a cinque posizioni facemmo delle cariche parziali per terminare la prova freno. Poi il capotreno tirò in coda. Di ritorno, ci avvisò che c'era una perdita. "È tra il quarto e il quinto carro dalla coda". "Sandròn, va giù a vidé - mi disse il socio - Porta dré la guarnizione". "Tranquillo, Piero, ce l'ho in tasca". Sicuramente c'era una guarnizione di un flessibile da sostituire. "Quando la trovo chiudo i rubinetti di testata, sostituisco e li riapro. Poi vado dal deviatore e ti chiamo dal fisso, che facciamo la ridotta". Presi il bilux e mi avviai lungo il treno. Lunghissimo. Tutti carri a due assi...

Quando m'infilai nel cono d'ombra della torre faro ero a metà treno. Laggiù, lontano, brillavano le mille luci della città. Qui il silenzio e il buio.

"Bom!"

All'improvviso si udì un colpo secco contro la parete di un carro. Istantaneamente mi misi spalle al treno e indiriz- zai la luce verso coda, due, tre carri dopo.

"Bom!"

Secondo colpo.

Il portellone scorrevole di un carro G coperto a due assi si aprì. Dentro era illuminato da una lampadina.

"Ciao".

Un uomo mi guardava dal carro.

Poteva avere trent'anni sì e no. Scoppiò in una gran risata.

"Fr-fratello, c-che c-ci fai lì s-sopra?"

"Ci vivo. Sto dietro a lui".

Guardai dentro. Il carro era pieno di fieno e paglia, con un bellissimo puro-sangue. "Sono il suo accidentante" disse in un italiano perfetto ma con forte inflessione dell'est. "Vengo da Kiev, sono in viaggio da otto giorni e otto notti. Vivo con lui, lo lavo, lo pulisco. A Smistamento finisco, il mio letto è questo" disse ridendo, indicando un parallelepipedo di paglia.

"Ne importate molti, di cavalli dall'URSS. Stavolta giro largo, sono entrato in Italia da Luino".

Ero interdetto. Ignoravo completamente che fosse prevista una simile mansione, peraltro così disumana. Di certo il cavallo era trattato meglio dell'uomo. Mi venne in mente Pieraccini, il sindaco di Firenze che denunciava a inizio Novecento che i cavalli delle scuderie reali erano trattati meglio dei ferrovieri nei dormitori. Parlammo per qualche minuto. Avrei voluto chiedergli qualcosa in più, su di lui, sulla vita oltre cortina, su chi fosse il crimi-

nale che aveva inventato un lavoro e una normativa simile... ma il tempo scorreva e la perdita andava riparata. Lo salutai e ripresi il cammino verso coda. Non so quanti pensieri mi ronza- vano per la testa. Arrivai alla perdita, sostituii la guarnizione, telefonai, feci la prova ridotta, tornai in testa dal lato opposto.

Non mi fermai.

Non parlai per quasi tutto il viaggio.

Nei giorni successivi provai a capire qualcosa di più su quanto avevo vissuto. Sapevo qualcosa del trasporto di be- stiami, ma nulla degli equini, e men che meno sul fatto che questi venissero accompagnati. Venni a sapere che nella stazione di Luino c'erano dei cammina- menti usati per contare e pesare gli animali. La stragrande maggioranza dei capi arrivava dai paesi dell'Est. Nelle stazioni di valico erano previsti servizi veterinari e addetti doganali specifici, c'erano vasche e tettoie. Tarvisio, Villa Opicina, San Candido, Modane, e per gli itinerari più larghi Luino.

Il trasporto bestiame di equini cessò già prima della fine degli anni Ottanta. Sulla rivista di base «Ferrovieri», an- tenata del nostro Cub Rail, in uno degli ultimi numeri lessi di un convegno di ferrovieri cui pervenne un documento che era riuscito a passare le maglie della cortina di ferro.

Era stato inviato da un gruppo di accu- denti per il trasporto animali, arrivava dall'Ucraina. Descriveva la normativa di lavoro, e le condizioni inumane di questi lavoratori.

Chissà perché mi convinsi che ad in- viarlo era stato proprio lui, l'accidente che passava da Luino.

Che affrontava col sorriso una vita infernale.

Che non rividi più.

ALP





**VIRGIN STEELE**  
**Invictus (1998)**



Come tutti i generi anche l'heavy metal ha le sue fondamenta sulle quali si regge tutto il suo successo e lo sviluppo nel tempo. Qualche bel mattone lo hanno piazzato in più occasioni i newyorkesi Virgin Steele e *Invictus* è, appunto, una bella dose di heavy metal distillato. La partenza (*The Blood Of Vengeance*) è nient'altro che un piccolo racconto dall'atmosfera lugubre e serve solo a prepararci al riff tagliente della title track. Il cantato in falsetto da un che di epico mentre basso e chitarra si dilettono nel gareggiare a chi dà più tiro al pezzo. Particolare il ritornello/non ritornello e le progressioni di tastiere che danno quel tocco power che i nostri hanno sempre avuto, tra l'altro ben prima che nescesse una vera scena power. Con *Mind, Body, Spirit* si assapora un bel hard rock per gran parte del pezzo, dagli assoli alla ritmica semplice e pulita fino al finale semiacustico che esalta una prova davvero molto teatrale del cantante David Defeis. Tutto il disco ha un sapore di epicità notevole e l'intermezzo acustico di *In The Arms Of The Death God* ne è un ottimo esempio che, però, viene subito dimenticato all'attacco della successiva *Through Blood And Fire*. Il classico pezzone che ti entra in testa dopo trenta secondi: riff portante affilatissimo, ritornello che già t'immagini davanti al palco ed una serie di stacchi e cambi di tempo

che cancellano ogni rischio di eccessiva prolissità. Che sia una band di riferimento lo dimostra *Sword Of The Gods*, pezzo incatalogabile tante sono le atmosfere diverse che riesce a creare fra parti quasi progressive, stacchi pompati ed un cantato altissimo e quasi orchestrale. Ci aspetta ora la breve e delicata *God Of Our Sorrow* che anticipa l'altrettanto breve *Vow Of Honour* ed insieme fanno da intro alla magnifica *Defiance*. Un pezzo di puro heavy metal con riff inestricabili ed una sequenza strofa/ritornello da manuale, non manca un cambio di tempo mozzafiato a metà pezzo seguito da una parte più d'atmosfera che sfocia, grazie ad un assolo davvero bello, in un finale nuovamente tirato. Piccola caduta con la successiva *Dust From The Burning*, che disseta solo per la pesantezza dei suoni ma che alla fine è molto scolastica. Pretenziosa invece risulta *A Whisper Of Death*, canzone molto d'atmosfera ma con un bel incedere, grande varietà nell'arrangiamento davvero molto settantiano e con una ritmica eccellente. Se proprio vogliamo trovargli un difetto è un pò lunghetta. La successiva *Dominion Day* naviga agilmente nel classico heavy metal anni 80 ed i nostri, essendone stati fra i protagonisti, lo fanno in scioltezza per un pezzo non indimenticabile ma godibile. Le luci si fanno di nuovo soffuse con *A Shadow Of Fear* che di base è un pezzo potente ma che beneficia alla grande del notevole lavoro tastieristico e di una prova vocale eccellente. In una parola, epico. Il disco volge al termine ma, dopo l'intro *Theme From The Marriage Of Heaven And Hell*, i nostri piazzano un altro capolavoro con *Veni Vidi Vici*. Una meravigliosa cavalcata di dieci minuti dove tutto il meglio del disco viene ancor più esaltato. Riff veloci dietro la batteria incalzante ed una serie infinita di strofe e cambi di tonalità fino ad un ritornello che più heavy metal non si può. Non mancano assoli a profusione e la solita eleganza delle tastiere nel dare quel loro tipico gusto orchestrale. Ascolto consigliatissimo.

**SOUNDGARDEN**  
**Badmotorfinger (1991)**

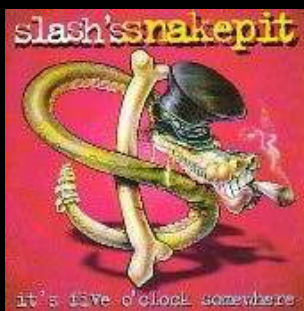


Quando un disco ti fa lo stesso effetto sia a diciassette che a quarantasette anni allora o hai dei problemi o è un gran disco. Nessun dubbio sulla seconda ipotesi: *Badmotorfinger* una sferzata di hard rock, metal, punk con una (neanche tanto) lieve spruzzata di psichedelia. Poi che molti si ostinino a considerarli grunge, importa poco. L'intro di *Rusty Cages* è ormai leggendario con al seguito il riff cupissimo della chitarra di Kim Thayl tanto sinuoso nella prima parte quanto cattivo da metà pezzo in poi quando rallenta diventando quasi doom. La prova vocale di Chris Cornell è in pieno stile hard rock settantiano: acida, potente, espressiva. Della stessa pasta la successiva *Ou-tshine* con la voce di Cornell protagonista assoluta sopra un tappeto sonoro ancora oscuro nel riff ma con un paio di grandiosi stacchi che danno melodia ad un pezzo in verità molto spigoloso. Ed eccoci a quello che per me rimane forse il miglior pezzo dei Soundgarden: *Slaves and Bulldozers*. Un piccolo condensato del loro sound e del loro particolarissimo modo di infarcire ogni pezzo di ispirazioni musicali diverse. Poche presentazioni per *Jesus Christ Pose*, padrona assoluta una ritmica travolgente che riesce a rubare la scena ad un Cornell che vola con rabbia e veemenza su note altissime per tutto il pezzo. Non commentabile il finale. Break centrale con la scheggia punk di *Face Pollution*, suoni più puliti ma carichi a pallettoni. Trascinante. La tensione del disco viene rarefatta con la successiva *Somewhere*, pezzo più lento ma non meno carico dei precedenti e che ci introduce nella parte più 'riflessiva' dell'opera. Ottimo testimone è la successiva *Searching With My Good Eye*, una bella melodia sostenuta da una linea di basso davvero magnetica e da un cantato a tratti narrante, suggestiva. Il ritorno a suoni più pieni si ha



con la cadenzata *Room A Thousand Years Wide*, un riff scolpito nella pietra traccia un sentiero attraverso il quale cavalca la voce di Cornell che alterna parti più basse ad acuti formidabili, con la sua naturale grande facilità. Si ripete nella bellissima 'ballad' *Mind Riot* aggiungendo alla prova vocale in sé una teatralità unica nel raccontare un vero e proprio travaglio mentale. Solo da ascoltare. L'album volge al termine ma non esaurisce l'energia con la tosta *Drawing Flies* che offre un'accattivante incedere blues a dimostrazione, ancora una volta, delle capacità musicali della band. I suoni sabbattiani della chitarra di Thayer ed una prova ruvida di Cornell sono tagliati alla perfezione sul pezzo. *Holy Water* possiede forse il miglior ritornello del disco e spicca per un arrangiamento che, forse per l'unica volta, si avvicina ai canoni tipici del grunge. La festa si chiude con *New Damage*, pezzo roccioso, cadenzato e cupo. Cornell sa essere abrasivo ed evocativo allo stesso tempo e, sinceramente, meglio di così il disco non poteva chiudersi. Un disco divenuto ben presto immortale nella scena rock così come tale rimarrà la figura del compianto Cornell la cui prematura scomparsa ci ha privato di un grande artista.

**SLASH'S SNAKEPIT**  
**It's Five O'clock Somewhere (1995)**



**S**altiamo le presentazioni, diciamo solo che, dopo la prima esperienza con i Guns n' Roses, Slash decide di riattivare in pratica gli ultimi Guns (senza Rose e Duff) aggiungendo alla banda il giovane cantante Eric Dover ed il bassista Mike Inez (Ozzy e Alice in Chains). Ecco, nonostante le premesse qui e tutta un'altra musica e l'opener *Neither Can I* rompe subito gli indugi. E' un grande pezzo di blues elettrico e da strada. Dover è il vocalist perfetto, non ha grandi estensioni ma è espressivo e struggente. Pezzo piaciuto al primo colpo

così come la successiva *Dime Store Rock* che vola via come una scheggia impazzita grazie ad un riff tirato e sporchissimo sul quale la voce di Dover domina tirando fuori un ritornello aggressivo che prelude allo stratosferico solo di Slash. Il finale è una sorta di jam session col basso a guidare le danze. Nostalgia. Ammetto che *Beggars & Hangers-On* fu un'illuminazione e la riascoltai in loop. Una semiballad southern nella quale Dover alterna parti delicate ed altre più aggressive ed acide raggiungendo sicuramente il top del disco. L'alternanza fra lento, veloce, pulito e distorto rendono il pezzo a dir poco coinvolgente. Intuizione. Che i nostri abbiamo sguazzato con ampio successo nell'hard rock si capisce dalla successiva *Good To Be Alive*, niente che possa scalzare i Led Zeppelin ma un ottimo pezzo dove, come nella migliore tradizione, imperversano le chitarre e la ritmica. Bello il finale funky. Due riff che si intrecciano rendono enigmatico l'inizio di *What Do You Want To Me* che subito sfocia in un hard blues trascinate nel quale chitarre e voce si rincorrono creando le premesse per un ritornello magnetico. E' uno dei pezzi più lunghi del disco ma riesce a creare un'atmosfera tale che si spera che la serie di strofe e ritornelli non finisca mai, sbagliando, perchè il finale è una trovata geniale solo da ascoltare. Pochi fronzoli invece in *Monkey Chow*: basso sostenuto, riffone pastoso, ritmica robusta e voce acida. L'hard rock. E si replica agevolmente con *Soma City Ward*, qui l'arrangiamento è più complesso con le due chitarre che intrecciano due riff diversi (un classico dei Guns..) e Dover che spadroneggia alla sua maniera (ma un paio di acuti ci stavano..). Ah, sto evitando di menzionare Slash perchè per tutto il disco ci sommerge di riff, assoli e fraseggi in quantità industriale. Breve break strumentale (*Jizz Da Pit*), che ben definisce le qualità dei musicisti, prima di scendere negli abissi acidissimi di *Lower*. Un pezzo magnetico, cupo che ad intervalli irregolari esplosivo fragoroso ed heavy per poi inabissarsi nuovamente sotto i colpi di un basso martellante. Un concentrato di ispirazioni musicali. Ci voleva *Take It Away* per riassaporare un pò dello spirito Guns dei bei tempi. Diciamo che in *Appetite* non avrebbe trovato posto ma come b-side forse sì. Ricordi. Si torna nella cantina umida con *Doin' Fine*, l'atmosfera è quella del rock ad alta grada-

zione alcolica. Ma la storia non finisce qui perchè per il finale ci aspettano tre chicche. Iniziamo con la quadrata e, nostalgica, *Be The Ball*. Pezzo tiratissimo con Slash in grande spolvero che architetta una serie di riff in crescendo come i vecchi tempi dei Guns. E qui siamo a quei livelli. Si prosegue con la scanzonata *I Hate Everybody (But You)* pezzo molto ottantiano e gradevole. Il finale è affidato all'organo di Dizzy Reed e l'acustica che guidano la voce di Dover in una ballad ispiratissima e struggente sia nelle parti pulite che in quelle elettriche del ritornello. Si tratta di *Back And Forth Again* ed è un piccolo gioiello. Ed allora, se amate il rock questo è un disco imperdibile.

**SOULFLY**  
**Totem (2022)**



**D**opo l'acclamato *Roots* nel 1996 Max Cavalera lasciò i Sepultura e, facendosi prendere un pò la mano (a mio avviso) dal "tribalismo", fondò un paio d'anni dopo i Soulfly. Ammetto che sui precedenti album ho sempre avuto uno strano pregiudizio che, mettendo su quest'ultima fatica, si è sciolto come neve al sole. L'album è decisamente cattivo ed aggressivo e l'opener *Superstition* tutto fa meno che nascondere le intenzioni della band. I riff rifiutano abilmente inutili ricercatezze per essere diretti, spigolosi e trascinati, mentre Max ci canta sopra con ritrovata veemenza e rabbia. Ottimi i due stacchi centrali che danno freschezza al pezzo. *Scouring The Vile* è la medicina perfetta per i vecchi nostalgici dei primi Sepultura: un death/thrash senza fronzoli e sparato a velocità siderali. Nota per il chitarrista (e produttore) Arthur Rizk che dimostra una versatilità incredibile. Gran pezzo. La tensione non accenna a diminuire e arriva un altro bel proiettile con *Fith Upon Fith*. Una cascata di ritmi stop-

pati e accelerazioni per un thrash senza compromessi che non fa mancare una serie di assoli spettacolari mentre Cavalera prosegue senza sosta nel suo cantato devastante, sguaiato e liberatorio. Stesso sapore con la successiva *Rot In Pain* che aggiunge, nella seconda parte, una serie di sfuriate death vecchia scuola che, oltre a farci sentire vecchi, mostrano una band in stato di grazia. Rivitalizzante. *The Damage Done* porta all'assoluta ribalta il "figlio del capo", Zyon Cavalera, che per tutto il pezzo prova a distruggere la sua malcapitata batteria ed i padiglioni auricolari degli ascoltatori mentre il resto della band si produce in un thash carico di preziosismi con l'inserimento di suoni distorti, assoli affilati e una montagna di riff

spaccaossa. Eccellente. Qualche cedimento si intravede nella convenzionale *Totem*, buona ma fin troppo "semplice" per gli standard del disco. Per carità non manca niente ma alla lunga risulta un pò sfilacciata e difficilmente invoglia al riascolto. Segue *Ancestors* e la prima sensazione è che sia una cover dei Fear Factory con finale alla *Anthrax*, hai detto poco direte voi ed effettivamente poco non è, ma è un pezzo che fa perdere il filo. Con *Ecstasy Of Gold* si torna al magnifico groove dei riff ed alle accelerazioni come dio comanda. Il tutto condito dalla solita granitica sezione ritmica e da una bella dose di sana violenza. Ben fatto. Fin qui la sensazione è quella di un disco non certamente fatto tanto per fare ma ben studiato ed assolu-

tamente ispirato. Non la ricerca della pesantezza a tutti i costi ma un muro sonoro come risultato di arrangiamenti ben architettati e soluzioni non certo innovative (difficile innovare su se stessi) ma molto moderne e con una buona dose di tecnicismi (vedi gli assoli). A riprova di tutto questo il pezzo di chiusura *Spirit Animal* (anticipato dalla breve strumentale *Soulfly XII*) ripercorre in quasi dieci minuti l'intera atmosfera del disco snocciolando senza sosta sonorità pulite e riflessive, sfuriate thrash, riff graffianti, parti stoppate e improvvise discese in atmosfera quasi doom. Un degnissimo finale per un gran bel disco che mi fa pensare di essere stato un pò troppo nostalgico dei vecchi *Sepultura*. ■

## Henry Chinaski book section

charles  
bukowski



La book section recensisce :

### L'Arminuta



**L**a narrativa è un genere letterario che, per certi aspetti, è investito della grande responsabilità di raccontare l'essenza umana. Certo, c'è da distinguere -almeno- tra la buona narrativa e la letteratura ma, ad ogni modo, non è un caso che i romanzi siano quei libri che, toccando le corde più profonde

dell'animo, danno vita ad armonie o disarmonie interiori capaci di far riflettere, porre dubbi, illuminare il lettore su aspetti più o meno sepolti della propria esistenza. I romanzi riescono, in questi termini, a premere gli interruttori delle sensazioni e delle emozioni dei lettori. Come si colloca "L'Arminuta" sul palcoscenico del racconto dell'essenza umana? È veramente così perfetto questo romanzo che è stato -e continua ad esserlo- osannato dall'opinione pubblica e da alcuni scrittori, capace di vincere il premio Campiello 2017, di vendere 300mila copie, di essere tradotto in 27 Paesi ed essere infine adattato al grande schermo? Proviamo a dare un parere, di certo non semplice.

Ciò che colpisce, da subito, è la scrittura. Molto "ruvida", particolarmente arida di affetti, schiaffeggia il lettore senza tanti riguardi. Tuttavia, se proviamo ad ignorare lo stile con cui è raccontata la storia e chiudiamo gli occhi, facendoci trascinare per mano dagli eventi e dai personaggi, non resta molto. Non c'è un particolare filo conduttore, è tutto molto confuso e aleatorio. Il testo è annacquato da troppe espressioni altisonanti, quali la mia prima madre e la madre del mare, che se scritte più semplicemente e meglio approfondite avrebbero potuto spiegare in modo più soddisfacente il punto fondante del libro, ovvero l'affidamento della protagonista dai genitori naturali a una loro cugina. Non giova al libro, inoltre, riversare riflessioni adulte in una bambina di 13 anni (l'Arminuta, che nel dialetto abruzzese significa la ritornata), in quanto il risultato di questa operazione finisce nel rendere la protagonista esageratamente saggia, rendendo di conseguenza inverosimili temi importanti quali l'affido dei minori da una famiglia all'altra (in questo caso un affido illegale) e il conflitto tra le classi sociali unito al

contraddittorio boom economico. Come spartiacque tra la famiglia naturale (poverissima) e quella adottiva de l'Arminuta (indovinate un po'?), viene utilizzato il dialetto, parlato solamente dai genitori della protagonista. Un classismo evidente, appesantito oltretutto da sporcizia, povertà, incesto e degrado appartenenti solo all'entroterra rurale abruzzese, mentre profumo di lavanda, dialoghi asettici e buona civiltà albergano solo nell'altro emisfero dell'Arminuta. Anche i personaggi sono decisamente forzati e retorici da un lato e dall'altro dei fronti. I genitori, quelli naturali, sembrano a tratti incapaci di parlare e si esprimono solo con grugniti e percosse e, tra i vari attori della parte rurale de l'Arminuta, troviamo un po' di tutto, da un pirata (o presunto tale) alla nonna maga, autentico trionfo di cliché. Nel versante della città incontriamo invece una serie di personaggi incolore, caratterizzati da riflessioni ponderate, lungimiranza e pazienza.

Il romanzo nondimeno scorre, non affatica, e l'impressione che ne deriva -ben prima di finirlo- è che "L'Arminuta" sia stato scritto proprio con questo scopo: scorrere velocemente. Le 163 pagine aiutano a non desistere nell'acquisto del libro e nel terminarlo, ma il suo esiguo numero non è, chiaramente, sinonimo di facilità di lettura o di stimolo per leggere un qualsiasi libro. In questo caso la facilità di lettura è infatti insita nella mancata complessità intesa come pochezza di struttura. La storia nella sua interezza è raccontata in stile soap opera e la semplicità con cui si è portati a prendere posizione nei confronti di una protagonista che, va detto, risulta inevitabilmente antipatica e spocchiosa a causa del carico di saggezza che gli è stato attribuito, è fin troppo banale e scontata. In tal senso vedere "L'Arminuta" film aiuta a mettere a nudo le criticità del romanzo. L'opera cinematografica taglia l'architettura elaborata dall'autrice nel testo (non sappiamo se per ragioni di adattamento allo schermo o per decisione del regista, o se un po' per un motivo e un po' per l'altro), eliminando radicalmente i dialoghi interiori della protagonista. Tolta quindi la zavorra che rendeva l'Arminuta un adolescente irrealista le vicende acquistano quella verosimiglianza che nel libro non c'è. Non solo. Vengono ad esempio ridimensionati e sgonfiati da un'eccessiva retorica alcuni personaggi che da elemento chiave diventano comprimari (la maestra di scuola, ad esempio) e nel complesso tutto diventa più chiaro e pertanto fruibile allo spettatore.

"L'Arminuta" libro ricade in quel genere letterario dove si cerca con avidità -e si conquista- il riscatto sociale dei protagonisti. Un riscatto sociale interpretato come elevazione del singolo e non della collettività, dove il singolo non bada molto ai dettagli per fuggire da situazioni estreme, senza curarsi di chi resta indietro. Con questo non significa che il riscatto sociale debba essere interpretato come un fattore negativo, anzi, ma renderlo il fine che giustifica i mezzi usati per ottenerlo (e che in aggiunta

viene sempre raggiunto solo e soltanto dalla protagonista o protagonista a seconda del libro) deforma un concetto positivo in uno, appunto, negativo. Un'altra criticità di fondo è relativa a un secondo concetto anch'esso trito e ritrito in molti romanzi, ovvero quello della formazione alla vita, quasi scontata, condita con una supponenza relativa e una piena coscienza di sé. Una miscela pertanto sconvolgente, che non lascia spazio agli errori e alle incertezze dove, al contrario, si trasforma l'essere umano in un oggetto che sicuramente crescerà e crescerà anche bene. Significativo un passaggio del libro dove la protagonista, che non voleva più avere rapporti con la madre adottiva, viene in qualche modo sospinta dalla folla per gettarsi tra le braccia della "madre del mare", compiendo quindi quel passo non voluto, dove qualche divinità (la nonna maga?) l'ha aiutata a oltrepassare l'ennesimo ostacolo in vista di quella saggezza che trascende il volere o non volere umano. Insomma, decisamente eccessivo, come tutto il resto. ■

Henry Chinaski

## DIZIONARIO BIOGRAFICO DEL MOVIMENTO OPERAIO ITALIANO (ERETICO)

<https://www.combat-coc.org/wiki/dizionario-biografico/>

Home »  
**CASTRUCCI, Augusto**  
7 AGOSTO 1922 NO COMMENT BORGOGNA  
(Pisa, 1872 – Milano, 1952), massicista delle Ferrovie

Nel 1899 vinse il concorso per le scuole operai allievi fuochisti di Pisa. Dopo vari trasferimenti ordinati dalle Questure (Sivona, Livorno, Siena), nel 1903 tornò a Pisa quando aveva già sostenuto gli esami a macchinista, promosso con 27/30. Rappresentante del Sindacato conduttori locomotive all'inizio del novecento, guidò a Pisa lo sciopero generale contro il progetto del governo Foras (definizione dei ferrovieri come pubblici ufficiali, ovvero impossibilitati a scioperare). Fu uno dei principali sostenitori dell'unificazione dei sindacati di mestiere sotto un'unica organizzazione, che portò alla nascita della SFI (1937), Segretario dell'VIII Commissione.

DIZIONARIO B...  
PROLETARIATO  
Anarchici  
Sinistra comu...  
Volete il sito di Pagine...  
...  
iscritti alla Newsletter...  
Invia un'email a...  
regolamento i nuovi artic...  
10090 083.  
...  
Pubblicazioni

Biografie di migliaia di militanti, in gran parte sconosciuti: anarchici, comunisti dissidenti delle varie tendenze, socialisti, repubblicani, giellini, partigiani, combattenti di Spagna... che correggono/integrano le biografie "ufficiali" su rigorose fonti storiche

**AGGIORNAMENTO E INSERIMENTI CONTINUI  
VISITALO E FALLO CONOSCERE**

# ZINGARI

**N**ell'anno 1944, la Soluzione finale hitleriana colpisce in pieno la comunità Rom europea che vive nei territori occupati o alleati del Reich nazista. Separazione, sterilizzazione, isolamento, deportazione. Contrassegnati con il triangolo marrone con la zeta di zigeuner/zingari o con quello nero di asociali, furono anche oggetto dell'interesse criminale per gli esperimenti medici del dottor Mengele.

Il 16 maggio al Campo di concentramento di Auschwitz Birkenau, dove su Circolare di Himmler del 16 dicembre 1942 devono essere deportati tutti gli zingari europei, è prevista la liquidazione dello Zigeunerlager, la parte destinata alle famiglie rom e sinti internate. Sono circa 5000, famiglie con bambini, arrivate da vari territori. Sono zingari, nomadi senza patria, senza terra, senza nazionalità.

Quando però le guardie naziste entrano tra le baracche per portar via i bambini, inutili anche come forza lavoro, qualcosa succede: gli zingari si ribellano, impugnando armi improvvisate, attrezzi da lavoro, attaccano le SS e le cacciano dal loro campo. Dietro poche barricate, asserragliati dentro le baracche respingono gli assalti, resistono per molti giorni. Saranno presi per fame e ad agosto capitolano. I superstiti saranno sterminati ma quei pochi straccioni zingari sono tra i primi che hann o avuto l'ardire di ribellarsi alla macchina dello sterminio nazifascista. Il 2 agosto infatti è la commemorazione del Porrajmos. Cinquecentomila sono le stime delle vittime, ben poco ricordate, del loro genocidio. La rivolta di Birkenau sarà conosciuta solo per la testimonianza di altri deportati che racconteranno dei rumori della battaglia che sentirono provenire dal campo degli zingari.

Anche l'Italia fascista fece la sua parte.

L'11 settembre 1940 la Circolare del Capo della polizia Arturo Bocchini decreta il rastrellamento di tutti gli zingari



*I leoni di Breda Sorini*

presenti sul territorio del Regno italiano.

Il Ministero degli Interni in una nota dell'8 agosto 1940 pone come obiettivo da perseguire "L'epurazione di tutto il territorio nazionale dalla presenza di carovane di zingari, di cui è superfluo ricordare la pericolosità sociale nei riguardi della sicurezza e della pubblica igiene." La Circolare quindi dispone l'ordine di procedere al rastrellamento e alla concentrazione di tutti gli zingari, italiani e stranieri, per porli sotto rigorosa sorveglianza in località adatte in ciascuna provincia. Il primo campo di detenzione venne istituito in un tabacchificio dismesso a Bojano (CB), il secondo ad Agnone (IS), poi vennero Tossiccia (TE), Gonars (UD), Borra (Fe), Chieti e altri. Dopo l'8 settembre e l'occupazione tedesca iniziarono le deportazioni verso i campi di sterminio nazisti e sarà "Samuradipen/Porrajmos" (Grande divoramento / tutti uccisi). Ma molti degli internati riescono a fuggire prima dell'arrivo dei nazisti, come è accaduto nei campi di Isernia dove i carabinieri di guardia si rifiutano di consegnare i detenuti e li lasciano scappare.

In molti casi si uniscono alle forze partigiane e combattono con loro. Come il raggruppamento "I leoni" di Breda Solini, composto da rom e sinti italiani che operava lungo le rive del Po tra Emilia e Lombardia. Fuggiti dal Campo di internamento di Prignano sul Secchia (MO) questo gruppo unicamente composto da "zingari" agiva tra i paesi di Breda Solini e Rivarolo del Re (oggi Rivarolo Mantovano). Racconta Giacomo Debar "Gnugo" membro di una grande famiglia circense itinerante: "Il soprannome > Leoni < ci venne dato dalla gente del posto dopo che eravamo riusciti a disarmare una pattuglia tedesca, senza ferire nessuno. Ricorrevamo alla violenza solo quando era necessario, come popolo siamo poco inclini alla guerra, ad uccidere nemici per ragioni di tipo nazionalista o etnico. Soprattutto portavamo via armi ed equipaggiamenti ai nemici. Questo fatto che non uccidevamo i nemici era conosciuto anche dai fascisti locali, come quel gerarca di Breda Solini che al momento della liberazione era rimasto asserragliato in una casa piena di esplosivi e minacciava di far saltare in aria mezzo paese. A chi gli intimava la resa urlava: Mi arrendo solo ai Leoni ...! Andarono i miei e lui si arrese, dopo però venne preso in consegna da altri partigiani e rinchiuso in una cantina, rimediando qualche livido ..."

Nomadi, circensi e partigiani, come Walter Catter "Vampa", come Lino Festini "Ercole" nato a Milano nel 1916 musicista e teatrante o Silvio "Zulin" Paina anche lui circense e Renato Mastini. Accampati vicino a Sant'Anna Morosini, di giorno si esibivano in spettacoli circensi e teatrali o in altre "cose da zingari" come gioco delle Tre carte, dei campaneli, tiro a segno in un rudimentale Luna park, mentre di notte facevano sabotaggi, rubavano armi e raccoglievano informazioni che passavano ai reparti combattenti. Facevano parte della 2° Brigata partigiana "Damiano Chiesa".

A ottobre del 1944, dopo una confessione estorta sotto tortura a un partigiano, il campo viene attaccato dalla Milizia fascista di Camposampiero. Tutti, uomini donne e bambini, vengono ammassati contro un muro per una fucilazione di massa. Solo la necessità di concludere velocemente il rastrellamento antipartigiano nella zona evita il massacro, però i quattro capofamiglia saranno fucilati a Vicenza l'11 novembre assieme ad altri ostaggi, per rappresaglia alla distruzione di un ponte.

Martiri partigiani, come:

- Giuseppe Catter "Tarzan", orologiaio, unitosi alle forze



*Amilcare Debar*

partigiane liguri nell'imperiese. Catturato dai militi fascisti sarà torturato, ma Tarzan non parla; sarà fucilato nel paese di Aurigo. Medaglia al valor militare.

Combattenti partigiani come:

- Giuseppe Levakovich detto "Tzigari" nato in Istria nel 1902. Dopo il primo conflitto mondiale da suddito dell'Impero austroungarico diventa cittadino italiano. Anche convinto nazionalista, tanto da iscriversi al Fascio, tanto da partire militare nella guerra di conquista dell'Abissinia del 1936. Inizialmente il regime non è particolarmente ostile all'etnia rom e sinti. È sostanzialmente indifferente. Prima del sodalizio con la Germania è proprio la guerra per le colonie a introdurre il dibattito nel fascismo, per inquadrare e contenere il fenomeno del meticcio. Dopo le Leggi razziali del 1938 l'indifferenza diventa persecuzione. Con l'occupazione nazista la persecuzione diventa sterminio. Dopo le deportazioni che colpiscono le famiglie, e la moglie sarà una di loro, Giuseppe si unisce alla Brigata partigiana Osoppo (muore a Milano nel 1988).

- Amilcare Debar "Corsaro" (nato il 16 giugno 1927 a Fos-saco - TO), rimasto orfano sarà ospite dell'orfanotrofio di Racconigi. Si unisce giovanissimo alla 48ª Brigata Garibaldi "Dante Di Nanni" guidata da Pompeo Colajanni. Prima staffetta poi combattente, anche assieme a Sandro Pertini, rimarrà ferito in un combattimento nelle Langhe. Nel dopoguerra ricopre il ruolo di Rappresentante del popolo rom alle Nazioni Unite. Dovrà attendere però che Pertini venga eletto Presidente della Repubblica per vedersi assegnato il

riconoscimento di Combattente della libertà. Arruolato in polizia a Racconigi, durante un controllo di documenti ritrova una parte della sua famiglia sopravvissuta alle persecuzioni. Lascia la divisa e si unisce a loro (muore nel 2010).

- "Mirko" Emilio Levak un rom Kalderash (nato a Postumja il 25 marzo 1926) nel 1943, mentre con la famiglia è in fuga dalle violenze dei fascisti ustascia croati del regime di Ante Pavelic, che dal 1941 spadroneggiano nello stato fantoccio creato dopo l'occupazione nazifascista della Jugoslavia, viene catturato dai tedeschi e deportato verso la Germania e i campi di sterminio. Riesce a evadere durante il trasferimento e raggiungere i partigiani. Finita la guerra riprende il mestiere di caldaiaio nomade (muore a Venezia nel 2010).

- Giacomo Sacco partecipa alla liberazione di Genova. "Assieme ad altre diciassette persone venimmo catturati mentre vicino al Passo del Turchino cercavamo di passare. Venimmo liberati da un attacco partigiano. Io rimasi a combattere con loro."

- Rubino Bonora della Divisione "Nannetti" in Friuli.

- Vittorio Mayer Pasquale, Nato nel 1927 ad Appiano (BZ), poeta e musicista della comunità sinti estrekarja: la madre Giovanna e la sorella Edvige muoiono nel campo di concentramento di Bolzano, lui sarà combattente in Val di Non.

- Fioravante Lucchesi, cugino di "Gnugo" De Bar, partigiano combattente nel Battaglione "Armando" della Divisione Modena.

- Thulo Rheinart di famiglia originaria della Germania (il padre parla tedesco) partigiano ad Alba Monferrato. "Mentre nostro fratello Thulo era a combattere in montagna la nostra famiglia nascose un partigiano in fuga dalle Brigate nere, [racconta il fratello minore Vittorio Luigi] sarà proprio lui a salvarci da una brutta situazione tempo dopo. Ad un posto di blocco partigiano, eravamo assieme a Francesca Sartori, venimmo fermati e a causa del nostro cognome accusati di essere spie tedesche, rischiammo di finire fucilati se non accorreva lui". ■

MF



**NO WAR**

# 1923 IL RIPUGNANTE TRADITORE DI ANCONA

## Scuregio

È una figura già nota al personale di macchina per la sua precedente attività sovversiva e per la trascuratezza in servizio tanto da essere già compreso fra i candidati per la riforma burocratica ed ora depennato per aver saltato il fosso a piedi pari.

Vinciamo lo schifo che suscita questa figura di agente provocatore, che colla sfrontatezza incosciente della sua bassa anima si aggira con aria spavalda fra i crocchi dei buoni compagni forse per afferrare qualche frase incriminabile o per provocarne il giusto risentimento, solo per rilevarne il cinismo sfacciato.

Qualche giorno fa si presentava un macchinista allo sportello del capo deposito di servizio a chiedere il bollettino di trazione. Egli che è sempre lì dentro (per «leccare...» mentre prima ci voleva magari vivi così l'ha definito un capo deposito) chiese confidenzialmente: Che treno fai? L'altro: un trasporto militare, ed il nostro uomo, con affettata serietà «non sarai matto, lo sai che il sindacato non vuole!?...» Svergognato, ha dimenticato che in quell'epoca non era il Sindacato che fermava i treni ma gli intransigenti rivoluzionari suoi pari, e dimentica che proprio mentre i treni militari erano fermi in Ancona (febbraio 1921) egli si recava a Bologna al Convegno del personale di macchina quale rappresentante del deposito di Ancona dal quale Convegno fu approvata e confermata quella deliberazione dei «fermi».

Egli fida troppo sulla dimenticanza da parte dei superiori del suo passato o cerca provocando gli onesti di acquistare delle benemerienze, ma stia attento che presto o tardi i nodi potrebbero venire al pettine. ■

EROS.

*Il 28 novembre u.s. altra nota di esonerati: 12 macchinisti fra i quali il carissimo Valle Gustavo e 4 fuochisti.*

*Questa volta però siamo compensati perché il provvedimento è caduto sulle spalle anche al signor Braghini Arnaldo.\**

*L'impressione che ha suscitato sulla massa l'esonero di questo signore è stata grande: incontenibile la gioia!*

*Nell'occasione, tutti i colli che circondano Ancona erano ricolmi di compagni ferroviari in servizio e non e di lavoratori, che conoscendo l'inflammato ex compagno vollero festeggiare l'atto di giustizia che colpiva questo Giuda!*

*Anche le donnicciuole del popolo si sono permesse il lusso di recarsi a diporto per consumare qualche piccolo risparmio per solidarizzare a questa spontanea «sagra» e quindi brindisi alla nostra salute e... quel che segue a «scureggiò»!*

*Il nostro morale resta elevato e tutti, dico tutti i migliori compagni che ormai son fuori dal servizio, hanno atteso e gli altri attendono con animo sereno, il fatto compiuto e che per le migliori fortune di questa povera Italia si compirà. ■*

\* NdR

Alfredo Braghini detto "Scuregio" o "Scuregiò" nacque a Napoli nel 1888. Schedato come anarchico (in realtà repubblicano), abbandonò il proprio passato di sovversivo adeguandosi all'onda reazionaria, attirando su di sé il giusto disprezzo dei lavoratori. Emblema del ruffiano e provocatore, il fascismo lo radiò dal Casellario Politico Centrale e dall'Albo dei Sovversivi.

## GIÀ PUBBLICATI

**CR19** Lo «Gnogo» 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 guaglionciello 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	CR56	Il maldestro ingegnere di Firenze
CR43	L'arrivista scansafatiche di Castellamare Adriatico	CR58	Gli sciacalli di Foggia – Lo «Gnugno» di Ancona(R)
CR44	Il facente funzioni capo divisione, le locomotive a pezzi e i lavoretti privati di Foggia	CR59	Gli sciacalli di Fortezza
CR45	L'analfabeta di Cassino	CR60	L'infame Agente Solo di Milano
CR46	I Capi Deposito persecutori dei Fuochisti Approvati di Trieste	CR60	L'annoiato di Busalla
CR47	La tenutaria di Modica	CR61	I militarizzati di Brescia
CR48	Lo sbirro di Faenza	CR62	Il Macchinista Istruttore di Milano
CR49	Il partente autocrate di Catanzaro Marina	CR63	I bestioni krumiri di Bologna
CR51	I baraondari di Palermo	CR65	Il mancato duellante codardo di Tripoli
CR53	Gli sciacalli di Benevento	CR66	I denti d'oro del punitore di Messina
CR54	I rulli d'autopiano di Sulmona	CR67	Il battilocchio di Trieste
CR55	Il liberino di Firenze	CR69	Il dittatore di Roma
		CR70	L'autocrate di Caltanissetta
		CR71	La merda sullo scagno di Barletta



Ucraina, 23 agosto, attacco missilistico alla stazione ferroviaria di Chaplyne nella regione di Dnipropetrovsk.

## 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!*

DOMODOSSOLA: Erri de Maio, regolare mensile, 5.

GALLARATE: Lucrezio, recuperandone subito 7 tra gelati e acque tiepide, 2.

MILANO: Gigetto Andreozzi, secondo versamento, 50.

**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





Adesso tutti a piagnucolare sui disastri del clima e la siccità. Fino a ieri poche o nulle risposte alle decine e decine di segnalazioni e denunce alle ASL da parte di [alcuni] RLS milanesi sulle perdite d'acqua negli scali: oltre che per evitare contaminazioni della prima falda (l'acqua si mischiava ai rifiuti delle carrozze) c'era la lotta agli sprechi, tra rubinetti rotti e rubinetti funzionanti ma lasciati aperti da operatori irresponsabili. Quest'estate abbiamo visto tutti quanto avessero ragione, quegli RLS... ma forse è troppo tardi.

GLI ENIGMI DI MASTROGUZZETTA

CRISI ENERGETICA?  
U PROSSIMU M'BERNU  
PASSARU DA DEMOCRAZIA  
A TERMOCRAZIA!  
MA COSE PAZZI!



**FERROVIE E CAMBIAMENTI CLIMATICI**  
**QUANDO LE IMMAGINI SONO MEGLIO DELLE PAROLE**



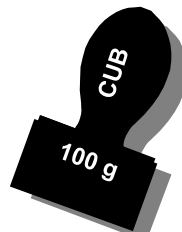
SOPRA  
17 agosto 2022  
Mareggiata tra Chiavari e Sestri Levante.  
Pezzi di stabilimento balneare sulla ferrovia

A LATO  
Tratto di linea Fabriano - Pergola  
La tragedia annunciata delle Marche del 15 settembre



# 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.



## one more time one more dub

Mischiando il DUB del Reggae giamaicano e prendendo spunto dal gran bel disco di CELENTANO (2000):

### "ESCO DI RADO E PARLO ANCORA MENO"

La casa discografica Ittippi Modane è lieta di presentare il nuovo CD dei COVER-ME:

### PARLO DI RADO !E LOTTO ANCORA MENO

#### TRACCE

PER AVERTI LAVORATO  
APRI IL LISTINO  
FERIE ROSSE  
TI PRENDERÒ IL GIRO  
ETR

SE TU DISTRIBUTORE MI TENTI  
CARNATE USMATE  
IO SONO UN UOMO LIBERO DI NON LOTTA  
LE STESE COMPETENZE



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

## Codici ingresso Salette

Alessandria	3825A
Alessandria sottopass lato DL	14579E/3825
Ancona	1805
Bari bussolotto via Capruzzi	1133E
“ “ UMR binario 1	4221
Barletta	5678*A
Battipaglia	4456#
Benevento	251178#
Bergamo	4658E
Bologna Centrale da scala A	310376C
Bologna Centrale	7220A
passaggio 1° bin	ON7220OK
Bologna Mascarella	1111C
Brescia	2356E
Brindisi	147789A
Camnago	2356
Caserta	8542#
Chiasso SBB 1° bin	1291
Chiusi bin 7, sblocco chiave	4941
Civitavecchia	1241
Colico	1123E
Como SG	2045E
Cremona	2871A
Domegliara	1973E
Domegliara bagno	1234#
Domo DPV Pax	1361E - 1234*
Domo saletta TMR	461279*A
Ferrara	82411A
Firenze CM	301211
Firenze CM bagni PdM	3136E
Firenze Rifredi	560280
Firenze Rifredi (a lato bar)	3789
Firenze SMN	2135E
Foggia uffici 1° piano	987654A
Foggia binario 1	9876
Formia	1990e#
Gallarate	4658°
Genova Brignole	4112
Genova PP ITP	2345
La Spezia	1210E
Lecce lato sud est	12548*A
“ “ portone	1234*
“ “ porta superiore	1111*
Lecco	1123E
Lecco Maggianico	070576E
Livorno Centrale	smartcard
Lucca	246790E
Luino	1123E
Mantova	2303 Poi tasto centrale
Mendrisio	8456
Mestre IA	1336E
Milano Centrale Trenord	2303E
Milano Centrale scala C	102
Milano Centrale scala E	102
Milano Centrale scala F	203
Milano Centrale dep bici	4568#
Milano Certosa	1123E
Milano Greco Pirelli	1608E
Milano Lambrate	1E/2512
Milano Lambrate binario 12	100619
Milano Parco C.le (viale Monza 113)	
Dalle 18 alle 6 telefonare 8086959 portineria 912.2034	
Milano Porta Garibaldi	3564E
Milano Porta Garibaldi	2356 bin. 6
Milano Porta Genova	1346E



Milano Rogo	9682E
Milano San Cristoforo	1263
Milano Sm.to PM centro	1956
Modane entrata	2009
Modane uscita	000
Modena	1516E
Mortara	1123E
Napoli Campi Flegrei	2571#
“ “ -U	1631#
“ “ -D	8271#
Novara	4455E
Novara UDT	4152E
Novara Boschetto later	1234E
Novara Boschetto	26461E
Orbassano	26463
Parma	5097E
Padova (cancello)	8035E
Padova DTR 1° binario	2512
PD porta corridoio	0601
Parma DPV	5097A
Pavia	2546
Pescara piano terra	537180
Pescara 1° piano	14948*
Pescara 8° binario ITR	2513*
Quando è impresenziato telefonare al 8217313	
Piacenza 1° piano DLF	5261 Poi tasto centrale
Piacenza	002006
Piadena	2356
Pioltello	1123E
Pisa Centrale piano terra	2017
Pisa Centrale primo piano	75c75c
Pisa Centrale Regionale	smartcard
Pistoia	246790E
Roma Ostiense	2605
Roma Termini via Giolitti 42	9864B
Roma Tiburtina ex club	11111
Roma Tuscolana	2571#
Rimini	347C
Rimini DL	353C
Roma Ostiense	2336
Salerno spogliatoi	4285#
Salerno saletta	4455
Sapri	481973#
Saronno	1123E
Savona	4112
Seregno	1123E
Sestri Levante sblocco chiave	1492E
Stradella	2313
Tarvisio Boscoverde	98745
Tirano	1111
Torino Porta Nuova	7681
Torino Smistamento	5256
Torino Stura	4268B
Treviglio	1123E
Trieste	4652E
Udine DPV da esterno	7169<
Udine DPV da interno	4652<
Varese giù	2222#
Varese sù	1123#
Venezia SL	1336E
Verona PN	1364#
Verona PN UMR	6134
Ventimiglia Impianto Reg	1121
Ventimiglia Atrio staz.	2840E
Ventimiglia TMR Atrio staz.	2015E
Voghera	2313E



# CUB RAIL NEL MONDO

**CUB** Rail

WOBBLY  
Giornale di collegamento tra i ferrovieri



## VENAUS (sopra)

Un nostro redattore lombardo con la bandiera CubRail al presidio permanente NOTAV di Venaus in Valsusa (Torino).

Foto scattata dall'infaticabile attivista Renato Ramello, pezzo di storia vivente della battaglia NOTAV e guida insostituibile

## LAGO KARA-KUL (a lato)

Marco Viviani combatte contro il vento per distendere la bandiera davanti al lago Karakul (Lago Nero nel fonema russo), nell'estremità orientale del Tajikistan al confine con la Cina. Ad un'altitudine di 3914m. s.l.m. il lago si sarebbe formato dall'impatto di un meteorite sulla superficie della terra (!), non ha defluenti e le sue acque hanno un livello di salinità -perché circondate da depositi di tale minerale- da permettere la vita di poche specie e non essere navigabile alle comuni imbarcazioni che pescando poco si rovescerebbero. Le nevi visibili ancora a luglio sullo sfondo appartengono a cime del gruppo del Pamir.



**ABBONATI,  
SOSTIENICI**

*I nostri lettori troveranno allegato al prossimo numero un altro, esclusivo quaderno, il 5, che si aggiunge alla collezione degli storici.*

*Una raccolta di stralci di lettere dei ferrovieri licenziati politici nel 1922-1924 a seguito dello sciopero legalitario e del RD Torre. Furono oltre 43mila i colpiti dal provvedimento del regime fascista, il più grande licenziamento di massa della storia. Profughi, esuli, in miseria, ma*

**NÉ DOMI NÉ VINTI**

**NON PERDETELO**



# GWYNPLAINE

**D**all'alto della sua baracca Gwynplaine poteva passare in rassegna quel popolo grigio. Il suo spirito si riempiva di tutte le appari- zioni successive di un'immensa mise- ria. La fisionomia dell'uomo è fatta dalla coscienza e dalla vita, ed è il frutto di un'infinità d'incavi miste- riosi. Non una sofferenza, non una collera, non un'ignominia, non una disperazione in cui Gwynplaine non scorgesse una ruga. Le bocche di quei bambini non avevano mangiato. Quell'uomo era un padre, quella donna era una madre, e dietro di loro s'indovinavano famiglie distrutte.

Quel volto usciva dal vizio ed entra- va nel delitto, per detto e fatto dell'i- gnoranza e dell'indigenza.

Quell'altro rivelava l'impronta di una bontà primitiva, cancellata dall'op- pressione sociale e che andava trasformandosi in odio. Sulla fronte di quella vecchia si leggeva la fame; sulla fronte di quella giovinetta si leggeva la prostituzione. Ossia uno stesso male, che nella giovane aveva un rimedio, ma anche un più lugubre aspetto.

Tutta codesta folla aveva braccia, ma nessuno strumento di lavoro; i poveri non domandavano che di lavorare.

Ma non c'era lavoro.

A volte accanto a un operaio veniva a sedersi un soldato, a volte un invali- do, e Gwynplaine vedeva lo spettro della guerra. Qui leggeva sciopero, sfruttamento e schiavitù; là, su altre fronti, quasi un ritorno alla bestialità, un lento ritorno dell'uomo alla belva, causato nel povero dal tenebroso gravare del ricco su di lui.

VICTOR HUGO

