



CUB Rail

anno XIII numero 73 dicembre 2022

Giornale di collegamento tra ferrovieri

CUBFERROVIE.ALTERNVISTA.ORG

73

CAMPAGNA ABBONAMENTI CUB RAIL 2023

5 numeri + gli speciali: 12 euro

Iscritti Cub o Cassa di Solidarietà: 5 euro

Iscritti Cub e Cassa di Solidarietà: gratis

Abbonamento PDF: 6 euro

Torino. — A delatare dal 1 settembre (faccio parte della lunga schiera degli esonerati per « scarso rendimento di lavoro ». In qualità di vecchio organizzatore e di organizzatore non dimenticherò mai la nostra fiera organizzazione ed i compagni che me ritalmente ne fanno parte. Non appartenni mai a partiti, ma non fui secondo a difendere i diritti di classe; tutti gli scioperi mi trovarono al posto del mio dovere.

Un caro saluto alla battaglia « la Marcia ! » ed al « Sindacato Ferrovieri Italiani » ed uno fratello ai compagni tutti che mi conoscono.

De PAOLA CARMINO
(Ex Maschinista T. E.)

(Note caratteristiche: Il De Paola riportò sempre il massimo dei punti di merito, ebbe aumenti a scelta, percepì il massimo del premio annuale, fu prescelto per le funzioni di istruttore, di funzionario C. Deposito e per servizi di fiducia).

Pistoia. — Nella « terza ondata » oltre i compagni di cui all'elenco inviato, sono stati esonerati anche gli accenditori Rafanelli Aldo e Ciampi Ulderigo.

Il Ciampi fece tutta la guerra — a differenza di certi « eroi »! — e fu promosso due volte per merito!

Si dice che fra breve ci sarà altra « ondata » che certamente colpirà ancora dei buoni e così avrà termine (!) il programma di bassa vendetta.

Ma non per questo il personale di masochista di là dalla « barricata » e gli odiosi provvedimenti vengono accolti con commovente serenità da dimostrare come a qualunque sacrificio disposti i colpiti ed i « colpendi » pur di non esser in regola con la loro retta coscienza.

Brà. — Inutile dire come tutti gli abbiano appreso, con serena fierezza, il momento. Nell'abbandono forzato del servizio, memori delle belle battaglie viarie, memori delle belle battaglie viarie del glorioso Sindacato, orgogliosi stati dei funzionari quando gli « altri »... « Viaggiate » gli esonerati di

NÉ DOMI NÉ VINTI



ALLEGATO A QUESTO NUMERO IL QUADERNO 6
1922-1924 Né domi né vinti. Lettere dei ferrovieri licenziati politici

UN'ESCLUSIVA, UNICA, ECCEZIONALE TRIPLA USCITA...



Chiudiamo il 2022 con un'uscita tripla:

GIORNALE + QUADERNO + IN MARCIA DEL FEBBRAIO 1923

I nostri lettori troveranno allegati a questo numero:

- La riproduzione anastatica di «In Marcia!» del febbraio 1923, che uscì nelle fasi iniziali dei provvedimenti repressivi culminati col decreto Torre;
- Il quaderno Cubrail 6, 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 44mila i colpiti dal provvedimento del regime fascista, il più grande licenziamento di massa della storia. Righe commoventi scritte da profughi, esuli, in miseria, ma **NÉ DOMI NÉ VINTI**



**NON PERDERLA, RICHIEDILA SUBITO! IN
OMAGGIO AI NUOVI ABBONATI DEL 2023**



CAMPAGNA ABBONAMENTI 2023

5 numeri + gli speciali: 12 euro Iscritti Cub (O) Cassa di Solidarietà: 5 euro
Iscritti Cub (E) Cassa di Solidarietà: gratuito Abbonamento PDF: 6 euro

POSTEPAY: 5333 1711 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

INDICE



- 4 Editoriale. L'alto e il basso (offrire busso-
per lo smarrito buon senso)
- 5 Aspettando l'irreparabile
- 5 Oggetti misteriosi. Le astrattezze della ferrovia profonda.
I determinati
- 6 *Crhonicub* Italia, Ticino grigioni
- 8 *Crhonicub* Mondo
- 10 Il mercato delle sanzioni
- 11 Appello per un sostegno solidale
- 12 L'Agente Solo e l'Angelo Custode
- 13 Mercitalia FAST: la rivoluzione si è fermata al tronchino
- 14 Certezza del diritto
- 16 - Sosteniamo i nostri colleghi della Manutenzione RFI di
Viterbo!
- Trenitalia: tutto il mondo è paese (Marche comprese)
- 17 FS (IN)Security: altra sforbiciata all'unità del Gruppo e
dei lavoratori
- 18 Personale mobile Trenitalia: i piccoli e perdenti Stati
preunitari
- 19 Suole LL impiegate nei treni merci

CUB Trasporti e Cubrail ringraziano commosse tutti quanti hanno partecipato e contribuito a promuovere la campagna di aiuti per il finanziamento del debito obbligato dalla feroce sentenza di Cassazione per la restituzione delle spese legali a FS nel processo per l'incidente ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009. Sentenza che ha escluso dall'incidente l'ambito del lavoro -per noi al contrario unica lente di ingrandimento che permette di portare a vista le criminali dinamiche della liberalizzazione ferroviaria come cause dell'incidente-. Pur infatti inchiodando gli Amministratori delle Società coinvolte alle loro scelte economiche di ridimensionare, sottofinanziare, escludere, misconoscere, omettere operazioni di sicurezza, la sentenza salva le personalità giuridiche delle Aziende ed estromette dal processo le parti civili non parti lese. Da qui la restituzione dell'ammontare che invece i tribunali di primo e secondo grado avevano liquidato in favore delle parti civili, come gli stessi RLS. Un pericoloso precedente giuridico che segna una svolta nella lotta civile nei tribunali e che già si rende evidente per quanto sta contagiando i procedimenti successivi. Per la parte Sindacale un chiaro segnale di deterrenza che non deve tuttavia farci desistere dal continuare anche in tribunale a perseguire le responsabilità di morti fra lavoratori e cittadini con gli stessi nomi collettivi delle organizzazioni che pure sul posto di lavoro difendono i lavoratori.

Il nostro specifico debito CUB Trasporti di 80.300 euro è costituito da: 50mila euro assegnati all'Associazione dalla corte di Appello e restituiti intatti il 12 ottobre 2022 + 30.300 euro di spese legali non in nostro possesso ma in via di restituzione con un accordo che prevede un rateo di 300 euro al mese per circa dieci anni. A seguito della campagna di sostegno sono stati raccolti interventi a sottoscrizione per 6490€ e si è costituito un gruppo di valorosi bravi che per la rata versa quote mensili di 10 euro.

I nominativi dei sostenitori una tantum sono fin qui:

Silvia Barlettani, Matteo Parmigiani/Claudia Formenti, Silvia Dolfi, Luca Garieri, Andrea Paolini, Lucia Anfuso, Dallago/Alessandra Passerà/Maria Sara Dallago, Patrizia Lazzari, Marialorena Parracino, Mario Sero, Domenico Caridi, CUB - Sind. Aut. Lav., Gabriele Dessi, CUB Scuola Università Ricer-

- È sufficiente applicare le direttive europee per arginare il pericolo?
- 21 Report convocazione CMC presso il Ministero del Lavoro
- 22 1982-2022 Quarant'anni di Ancora In Marcia
- 23 *Dagli Impianti:*
Trenord. La Regione Lombardia e le questioni di lana caprina
Livorno. Incontro col capo impianto MIR
- 25 *Pensionamenti*
- 26 A cinquant'anni da Puente Moreno
- 27 *Ombre rosse.* Acciaio per l'Emiro
- 28 *Rubrica musica.* Louder than music
- 30 *Rubrica libri.* Henry Chinasky book section
- 31 *Ode a chi non ode* Recensione La macchia umana
- 32 *Biografie partigiane.* Mario e Lucia
- 34 *Storico.* I feudatari di Castellamare
- 36 "L'altra camera del lavoro. Livorno 1920-1922" di Marco Rossi
- 37 Per Silver
- 38 Codici di accesso alle salette
- 39 CUB Rail nel mondo
- 40 da E.K.Poretski

ca, Massimo Gandini/ Anna Maria Punzi, Maria Nanni, Alfonso Natale - CRIC Torino, Paolo Bellotto, Stefano Valentini, Nadia Fenzi, Marco Gattinoni, Giuseppe Gurreri/Maria Letizia Giarratana - CUB Ragusa, CUB FLMU Firenze, Katia Casadio, Linda Pina, David Leoni, Gianluca Vitolo, Giuseppe Oliviero/Antonella Laschi, Giorgio Militerno, Michele Vaudo, Luca Esposito, Francesco Cosi, Ettore Ruggiero, Coscia/Dell'Accio, Marco Fantechi.

Mentre i nominativi del contributo mensile sono:

Paolo Castriciano, Franco Clementi, CUB Sanità Firenze, CUB Trasporti Roma, Filippo Cufari, Dante De Angelis, Gabriele Dessi, Mauro Diadei, Ivano Ferrini, Ferrovieri CUBt Milano, Luca Garieri, Patrizia Lazzari, Leoni/Moraldi, Leonardo Mannucci, Riccardo Mariotti, Maria Nanni, Andrea Paolini, Alessandro Pellegatta, Rossana Pezzini, Linda Pina, Massimo Rossi, Sandro Targetti, Daniele Troiano.

Senza tutte queste persone vicine avremmo probabilmente chiuso bottega. Ma la solidarietà dei lavoratori ci ha consentito di sfuggire al fato auspicato dalla cassazione. Tra i tanti vogliamo anche menzionare gli RLS ferroviari che hanno dato indicazione di aiuto alla nostra causa riconoscendo in CUBTrasporti il valore di una presenza al servizio delle battaglie sulla sicurezza di lavoratori e del trasporto. Un riconoscimento speciale va poi alla Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri che ci ha assicurato prestiti in copertura delle rate qualora i contributi non raggiungessero i 300 euro. Una bella rete di sicurezza per non temere di cadere.

NB preghiamo chi dei sottoscrittori non lo avesse ancora fatto di farci avere la propria email/recapito per consentirci un ringraziamento individuale

PER I VERSAMENTI UTILIZZARE L'IBAN:

IT83X0306902904100000001729

intestato a CUB Trasporti, con causale: **Sostegno per**

spese processo di Viareggio Per contatti: cub-
trasporti@libero.it, cubtrasportifirenze@yahoo.it

L'ALTO E IL BASSO: STRUMENTI DI RICONOSCIMENTO OFFRIRE BUSSOLE PER LO SMARRITO BUON SENSO



a semplicità del pensiero intuitivo è una delle prime vittime del lungo processo di affermazione nel dibattito pubblico di una perfida forma di complessa superficialità. Non un paradosso dialettico ma un effetto perverso che crea tesi, antitesi, derivate, premesse, vincoli come un palazzo di dieci piani dove i piani si vedono solo dall'esterno perchè l'interno è vuoto, rimasto alle fondamenta. Ed ecco che anche i problemi più urgenti e vicini tendono ad essere trattati col metodo proprio della *causa*: tecnici, esperti e paternalistici guastatori dall'aria apparentemente neutrale ma programmati ad innescare artefatto smarrimento. I problemi del lavoro sono fra i primi a subire questo processo di capovolgimento del paradigma: disinnescarne l'urgenza affermando chiavi di lettura proprie del profitto padronale. E allora tutto deve passare sul binario parallelo all'interesse particolare, seguirne le regole, le classificazioni, non ultimi i *sentimenti*. Disabituati a seguire le nostre esigenze, è dura lotta riconoscere che lo spazio di sfogo che viene lasciato *al basso* può contenere al massimo l'invettiva, non più una prospettiva di rivalsa, non un futuro. Abitudine mentale trattata dall'astuto padrone *liberista* come investimento strategico sulle menti gerarchicamente sottoposte, omologare il lavoro al capitale nella trattazione degli eventi e dei problemi, leva efficace per rendere il pensiero del lavoratore egoista al pari di quello

del datore, quindi geometricamente perdente su ogni aspetto perchè il ragionamento è errato in radice. Ed ecco che si spiega la difficoltà di sentire i problemi comuni perchè non si sente comunanza di destini fra l'*io* facente parte di un'azienda spacciata virtuosa (per se stessa) e il *loro* con sbrigativo dispiacere classificati fra i facenti parte di aziende decotte secondo il crisma produttivo. La vittoria dello scaltro capitale risiede tutta in questa falsa considerazione di condizioni diverse fra soggetti (lavoratori) invece sempre più legati a scenario comune. Scendere nell'universo del lavoro ferroviario svela evidenti esempi di questo nefasto cortocircuito. Tutto parte da lontano, assecondato da schemi politici che hanno abbracciato entusiasti le peggiori teorie liberiste nell'organizzazione aziendale: divisione di ciò che appariva indissolubile, contrapposizione di obiettivi che il bene collettivo (diritto alla mobilità) vorrebbe sinergici, differenziazione di trattamento del lavoro per creare competizione e disappunto *verso* il basso e non *dal* basso, sostituzione della missione universalistica con la patinata *mission* del profitto e, basilare, il falso racconto di un'azienda da mercato nonostante l'evidente matrice statale. In tutto questo s'innesta la lunga teoria di problemi irrisolti: la sicurezza dell'esercizio, la salute e sicurezza dei lavoratori, l'orario di lavoro infarcito di violazioni, i contratti differenziati leva del ri-

catto diritti/lavoro, il ricatto suoi nuovi assunti, lo smantellamento di impianti e l'esternalizzazione (al ribasso) di lavorazioni, i continui tagli agli organici con criminale ricorso allo straordinario. Parallela corre l'opera di disinnescamento del dissenso e della denuncia con l'uso strumentale delle norme disciplinari, arma acuminata nel livello interno tanto quanto l'ingiustizia resa nel livello esterno verso cittadini ed organizzazioni. Ulteriore consapevole sponda deriva dal velo di ipocrisia certosamente incardinato dei sindacati consociativi, fervidi fautori dell'esclusività rappresentativa legalmente posticcia quanto efficacemente messa a disposizione del circolo vizioso che dovrebbero combattere, utile setaccio dei grumi che potrebbero inceppare il meccanismo liberista e che invece sono prontamente rimossi in parole e opere fluidificanti. Valga invece l'inflessa denuncia come resistenza allo stato delle cose, l'analisi di fatti e problemi, la diffusione quanto più capillare *nel basso e dal basso* delle informazioni ma, propedeutica all'efficacia, che si lavori ad accendere il fuoco del dubbio che la ferrovia che ci inducono a vedere sia quella disegnata da occhi interessati a cancellare il beneficio collettivo ed il diritto ad abitarla da lavoratori titolari di diritti e non strumenti incoscienti. Per abatterli. Per noi e per le future generazioni destinate alla povertà. ■

ASPETTANDO L'IRREPARABILE?

Giovedì 10 novembre l'ennesimo caso di malore alla condotta di un treno. Il macchinista crolla a terra in piena linea, tra Padova e Mestre; fortuna vuole che ci sia a fianco un altro macchinista che sta compiendo il viaggio per l'abilitazione, il quale conduce il treno a Mestre dove l'ambulanza può intervenire.

Che l'Agente Solo rappresenti un pericolo e un'insidia permanente lo denunciavamo dal 2009, anno in cui venne avallato dai sindacati concertativi. Da allora un crescendo costante: casi di malore, fortunatamente avvenuti quasi tutti nelle stazioni; una corsa senza fine allo straordinario, che crea un mix micidiale, ideale per la propagazione di casi simili: lavoro quotidiano con la pianta organica perennemente scoperta, il che genera violazioni permanenti dei vincoli contrattuali dappertutto; i casi più gravi sono rappresentati dai riposi fuori residenza fittizi e fasulli che fanno scendere il riposo giornaliero sotto le 11 ore minime di legge, i servizi notturni

con percorrenze lunghissime tutte effettuate in condotta, gli sfondamenti normativi del limite annuale dello straordinario sin dai primi mesi dell'anno.

Il silenzio e le mancate denunce in questi casi significano nel migliore dei casi connivenza con un sistema sempre più ingovernabile.

UN VERO E PROPRIO GIRONE DANTESCO, UN CORTOCIRCUITO DI PRECARIETÀ DOVE L'ASTICELLA VIENE SPOSTATA SEMPRE PIÙ IN ALTO.

Fino a quando?

Fino all'irreparabile? E quando accadrà che faremo? Subiremo l'ennesimo comunicato/fotocopia dei concertativi, magari con 10' di sciopero per salvare le apparenze?

In tempi non lontani, dalle denunce dei nostri RLS - prima che ci venisse impedito di presentarci alle elezioni dall'ennesimo accordo contro i lavoratori siglato dai confederali - derivarono ispezioni nei depositi e un ridimensionamento del lavoro straordinario che riportò la situazione nei termini di legge, permettendo assun-

zioni e spazi di vivibilità.

Oggi quella strada va ripresa con forza, perché una macabra statistica ci dice che il numero di decessi tra il personale di macchina in servizio e a riposo continua ad essere molto alto e la speranza di vita ben al di sotto di quella della popolazione; i sempre più numerosi casi di malore, regolarmente documentati su questo giornale, rappresentano un campanello d'allarme.

Riprendere gli esposti e le denunce nelle varie DPL, denunciare le connivenze, uscire dallo stato di emergenza quotidiana.

PRIMA CHE ACCADA L'IRREPARABILE. ■

I PRECEDENTI DI QUEST'ANNO

13 luglio, Faenza, malore in linea al macchinista del 58010

17 agosto, Tor Vergata, malore al macchinista del 12074

OGGETTI MISTERIOSI 17

Le astrattezze della ferrovia profonda: I determinati

Trenitalia Tper cerca persone determinate per il ruolo di Distributore Turni Equipaggi da inserire nella Direzione Operativa.

Pensi di avere le caratteristiche giuste? Candidati entro il 14 novembre a questo link 📌



Frotte di impavidi aspiranti assediano l'uscio attonito e nuovo a cotanto protagonismo. S'accumula impazienza, speranza, foga collettiva che la palese competizione fra gli astanti moltiplica a dismisura. L'annuncio ammaliaava richiedendo *tensione al risultato* ed essa chiara vibrava nella folla impaziente. Similare affiorava nello scorrere delle facce scolpite la *resilienza*, anch'essa propedeutica all'ascesa al ruolo. Intanto serpeggiava nelle menti l'autoanalisi, l'annuncio era chiaro: *pensi di avere le caratteristiche giuste?* Il sol dubbio lacerava. La consolazione riaffiorava ricordando che cercavano *persone determinate* ed ognuno di determinazione se ne accreditava tanta. Finalmente s'apriva uno spiraglio e dopo breve ma palpitante attesa scivolava via un ferroviere. *Scusi, s'azzardava un candidato, è qui che cercate persone determinate, resilienti e che hanno tensione al risultato per il ruolo di Distributore turni equipaggi?* Più tardi più tardi, ho un treno scoperto fermo in stazione e non ho neanche fatto colazione. A dopo, forse!. L'annuncio, il job posting, le caratteristiche, la determinatezza, la resilienza, la tensione al risultato...tutto svanisce dietro quella porta che si richiude rumorosa. Rimane la targhetta Trenitalia/Tper ed il rischio di non poter neanche far colazione. ■



CrhoniCUB

ITALIA, TICINO E GRIGIONI

13 SETTEMBRE, LA SPEZIA, PRIMO INCENDIO



Nel primo pomeriggio si sviluppa un incendio nel quartiere Fossitermi. Il fuoco parte da un container gestito dal Museo dei Trasporti. Nessun ferito.

17 SETTEMBRE, PAVIA, SVIO

L'Aln 668 3249 destinata ad effettuare il treno 10755 svia in manovra. Nessun ferito.

28 SETTEMBRE, MI DOMODOSSOLA, URTO



Poco dopo la mezzanotte il Malpensa Express 392 investe un macchinario per la posa di piastrelle finito sui binari. Nessun ferito.

29 SETTEMBRE, LA SPEZIA, SECONDO INCENDIO



Ancora un incendio nell'area gestita dal Museo dei Trasporti. Il rogo

si sviluppa lato Asta Monache e investe un rotabile storico e un complesso Rock in stazionamento per il regionale 19339. Nessun ferito.

11 OTTOBRE, SANREMO, ESPLOSIONE, MUORE OPERAIO



Si verifica un'esplosione sul locomotore di un treno cantiere della ditta Ivecos, che sta operando nella galleria tra Bordighera e Taggia, in corrispondenza della fermata di Sanremo. L'operaio 55enne Carlo de Luca viene investito dall'esplosione mentre probabilmente sta operando sul cambio a bagno d'olio del locomotore rimanendo ucciso. La procura di Imperia apre un fascicolo contro ignoti per omicidio colposo.

13 OTTOBRE, SUD LAZIO, LINEA AEREA AV



Il pantografo del treno AV 8334 (ETR1000) trancia la linea aerea nel sud del Lazio, sulla linea AV Napoli-Roma. Il cavo AT perfora la vettura 3 e provoca danni, fortunatamente senza feriti. Traffico deviato.

16 OTTOBRE, UDINE, SCONTRO AL PL

Alle 7.10 un regionale investe un'auto rimasta chiusa nel PL di via dei Prati. Nessun ferito.

1° NOVEMBRE, VILLA DI TIRANO, SCONTRO AL PL

Alle 11 un gippono rimane chiuso tra le sbarre di un PL e viene investito dal treno. Grave l'automobilista, linea interrotta per quasi 5 ore.

2 NOVEMBRE, NAPOLI, FUMO

Dalla D445 1034 in coda al treno del Milite Ignoto si sprigiona una nube intensa di fumo, forse per il cattivo funzionamento della caldaia preriscaldamento. Principio d'incendio subito rientrato.

3 NOVEMBRE, CASTELLAMMARE, IMPERIALE

ORSA Autoferro-TPL Campania denuncia che il "treno delle 7:12 da Sorrento per Napoli" si è praticamente scoperchiato nella stazione di Castellammare di Stabia".

Ente Autonomo Volturno (EAV), concessionario della gestione del trasporto, replica parlando di "notizie false e tendenziose che circolano in merito ad un problema accorso ad un treno ieri sulla vesuviana". EAV continua dicendo che "non si è trattato di uno scoperchiamento del tetto ma semplicemente del distacco di una sottile pellicola di impermeabilizzazione del tetto del vagone", sostenendo sul treno scoperchiato (serie T21) non vi sia stato nessun pericolo per passeggeri e personale viaggiante.

7 NOVEMBRE, POMPEI, SVIO

Ancora un disservizio per un treno EAV, che svia a Pompei Santuario. Nessun ferito, disagi.

11 NOVEMBRE, BRINDISI, SCANTO

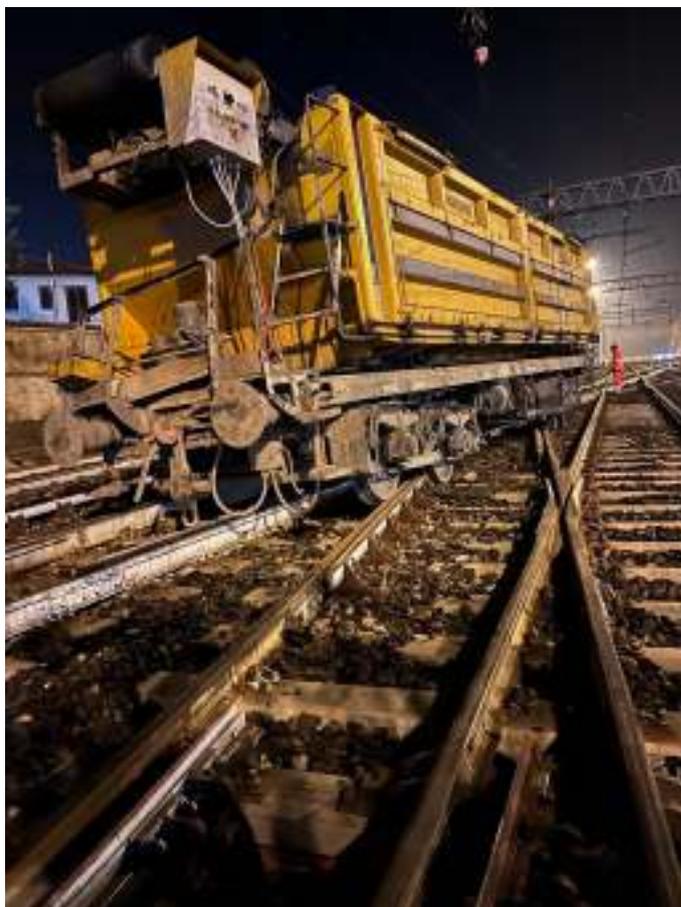
Un merci diretto al Petrolchimico investe nella zona industriale un'auto che attraversa i binari. Feriti lievi i due occupanti.

26 NOVEMBRE, TORA, FRANA

Tra Mignano e Tora (linea Roma-Vairano) il treno 5829 impatta contro una frana e svia. Nessun ferito.

30 NOVEMBRE, BRENNERO, GRAVE INFORTUNIO

Nel corso di operazioni di aggancio a un treno merci. Vedi comunicato CMC a pag. 27.

1° DICEMBRE, SARONNO, SVIO IN MANUTENZIONE

Svio di un treno lavori durante la notte. Disagi e soppressioni.

GERMANIA**ICE IN FIAMME**

Alle 19 del 10 novembre n ICE partito da Francoforte aeroporto e diretto a Colonia ha preso fuoco nella stazione di Colonia/Bonn. Ad incendiarsi un armadio di un pannello di controllo.

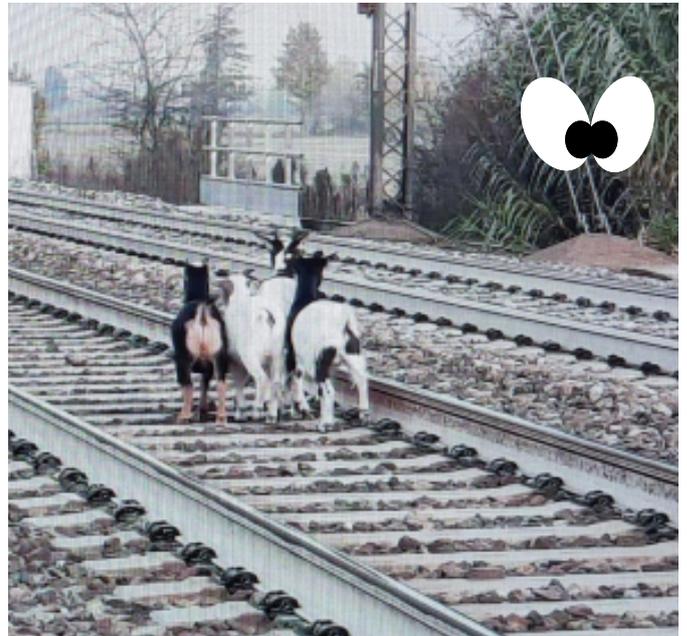
CrhoniCUB
MONDO

**CROAZIA**

Due mesi dopo il tragico schianto di Rajić, un nuovo incidente ha interessato le ferrovie croate. Il 14 novembre alle 2.20 un treno merci ha investito una colonna di cisterne. a Škrljevo, nei pressi di Fiume. Ingenti i danni, nessun ferito.



Venegono Superiore... e magari farmi passare prima ammia, no?



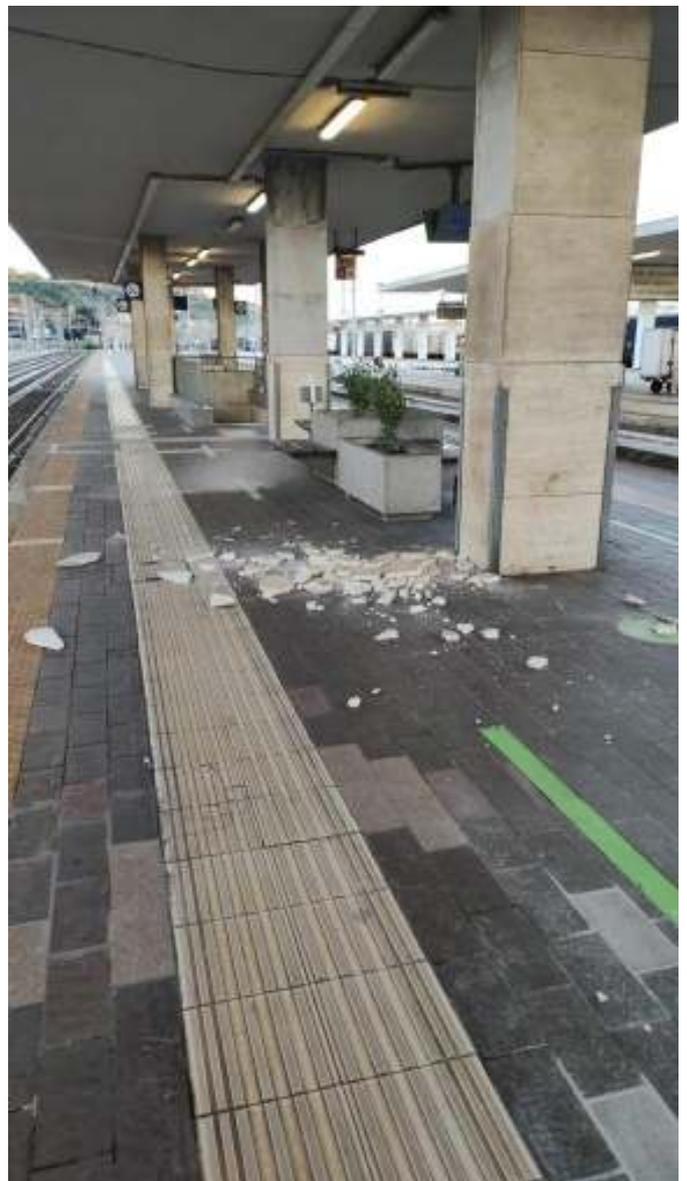
19 novembre, a spasso sulla Milano-Pavia



Canegrate... passo sotto alla ferrovia... o forse no.



San Rocco... addio Ferrotel



9 novembre, Ancona FS... dopo il sisma

Il mercato delle sanzioni

Depuriamo il discorso dalla tragica immanenza, del resto le leve scatenanti potrebbero essere molteplici e non per forza strettamente legate ad un conflitto in corso. Prosciugato lo strato di cronaca rimane uno dei periodici riposizionamenti delle cosiddette potenze. Ma non è questo l'oggetto del nostro discorso. Il curioso percorso intrapreso dagli Stati coinvolti, direttamente o indirettamente nella crisi bellica, e dalle istituzioni sovranazionali (l'ipotetica UE e la NATO ad esempio) prevede la leva delle sanzioni come detonatore di conseguenze a carico dell'obiettivo per frenarne/fermarne le bramosie. Basterebbe trattare l'argomento in astratto per coglierne il più possibile aspetti oggettivi, fatalmente deformati dai contrastanti sentimenti delle parti in causa, per comprendere perché l'aggettivo *curioso* è il più aderente al percorso sanzionatorio. Lo è fondamentalmente per un paradosso tipico occidentale, tratto proprio dalla dottrina economica liberista che abbiamo sposato e reso nostra funesta bussola. Specchio dell'Occidente. Motore di tutto il nostro sistema è il mercato che, nella vulgata assurda a dogma e architettura globale, tutto aggiusta e bilancia col suo solo essere. Ebbene non si comprende come si sia potuto pensare che una quota di domanda (la domanda di gas e petrolio russo) possa vincolarne il prezzo su un mercato globale. Una bestemmia *mercatista* sulla quale si basa il discusso tetto al prezzo del gas/petrolio russo assunto a mitologico tepore sull'immanente inverno per mano degli attori europei. Un meccanismo che avrebbe un senso in presenza di un fornitore vincolato ad un'unica richiesta sul mercato, situazione lontana dalla realtà e che per definizione negherebbe la presenza stessa di un mercato. Chiaro che le cose non stanno così essendo la domanda europea sì cospicua ma altrettanto parziale e fatalmente in buona parte sostituibile da paesi fuori dalla sfera occidentale (o ad essa non politicamente vincolati o addirittura in competizione) e portatori di fabbisogno energetico sempre maggiore in linea con la loro crescita economica e demografica (Cina e India tanto per fare degli esempi). Tanto più

se l'essere nuovo sbocco del surplus russo può portarli su insperati protagonismi politici o, neanche a dirlo, creatori di mercati alternativi della stessa merce. Nello stesso tempo la debolezza europea, condita da atavica subalternità atlantica, è dimostrata dalle condizioni penalizzanti accettate pur di ottenere parziali forniture alternative (magari dello stesso gas con etichette meno imbarazzanti o addirittura provenienti a costi maggiorati dal comprensivo tutore statunitense). Ma, anche al netto di tutto ciò, il punto politico risiede nella sconfessione palese del dogma economico mercatista in forza del quale sono state plasmate, a costo di continue lacrime e sangue, le società occidentali. In soldoni il mercato vale ma fino ad un certo punto, a quanto pare. E non valga la scontatissima eccezione dello *stato di guerra* perché è evidente come poco interessi le grandi compagnie energetiche che continuano bellamente ad accumulare extra profitti. Sconfessare il dogma pur di tutelarne il dominus: il profitto. Questa *negazione* del mercato stride ancor di più considerando che lo scorso anno la Commissione Europea sconsigliava le compagnie continentali dallo stringere accordi pluriennali con i fornitori di gas caldeggiando il ricorso al mercato degli scambi quotidiani, quindi a forte rischio di fluttuazioni. Ed infatti, puntualmente, siamo ben dentro questa situazione che, con buona pace dei *Nostradamus* postumi che vedono in quella raccomandazione virtuose previggenze, ci dimeniamo fra tariffe a tre cifre. Semplicemente: è il mercato! Ancor più semplicemente: bisogna pagare! Certo, facilmente opponibile ora è lo *stato di necessità*, figlio legittimo della supposta difesa dei principi democratici come sempre rispolverati a contrasto del brutto dopo che altre evenienze li hanno relegati ad esclusiva materia di scuola. E quindi stessa sorte tocca ora ai principi normalmente salvifici del *dio mercato*, temporaneamente sospesi, a giorni alterni, dalla necessità di imporre, noi acquirenti, il prezzo al fornitore. Ma siamo sicuri che tale eccezione derivi da temporanea premura per la condizione del *cittadino europeo*? Un *whatever it takes* in salsa bellica insomma. Beh i dubbi in tema di

sincerità faticano a diradarsi, non foss'altro per una lunga lista di emergenze (talune anch'esse di derivazione bellica e geopolitica) rispetto alle quali il portafoglio aperto è sempre stato quello del popolo. Crisi finanziarie globali devastanti, guerre disseminate in ogni angolo del globo, crisi pandemiche (tanto per fare degli esempi) hanno messo in ginocchio miliardi di persone ma mai minimamente messo in discussione le ferree leggi del mercato. Per carità. Interi Stati andati gambe all'aria anche nel cuore della progredita Europa, per tacere dei paesi lontani e quindi mediaticamente facilmente oscurabili, perché le regole sono regole ed ogni bisogno deve sottostare al mercato. L'attualità invece mostra i decisori occidentali distrattamente disinteressati alla risoluzione della drammatica crisi bellica, battezzata sul nascere come meritevole di muro contro muro da trattare con invio di armi a surrogata della diplomazia. Torti e ragioni, al netto della loro sussistenza, scolpiti nella pietra mediatico/politica per avere agio di voltare pagina ed occuparsi dei *soldi*. E qui nasce un mercato diciamo *secondario* dove domanda e offerta non si apparesentano mai, il mercato dei bisogni collettivi. Il disordine economico attuale è la fonte di questo mercato dove la domanda di sostegno a milioni di cittadini europei (per limitare la riflessione al nostro giardino) non trova soddisfazione perché l'offerta di risorse le corre parallela. Armi e approvvigionamenti alternativi trovano invece la massima attenzione e non vale, anche qui, l'urgenza dell'inverno all'uscio perché non è in ponte alcun cambiamento d'approccio al fabbisogno energetico. Tanti proclami di affidamento alle energie rinnovabili non sono supportati (tranne rari casi) dalla necessaria convizione. Perché in fondo sottrarre risorse alle grandi multinazionali dell'energia è controproducente nell'ottica atlantico/imperialista che, come il nemico dell'oggi, ne fanno da sempre strumento di posizionamento geopolitico. E allora s'assiste al dimeinarsi nervoso dei più robusti stati europei, dibattuti fra i diktat d'oltreoceano e la protezione dei loro affari, e alla convinta rassegnazione di altri paesi (col nostro da sempre primatista) che

ubbidiscono d'inerzia. Così, tornando al concetto iniziale, qualsiasi contenuto si voglia accreditare in riferimento alla crisi geopolitica attuale tutto finisce per asciugarsi tanto da far emergere gli ormai secolari concetti di economia suprematista; i morti, le sofferenze e i diritti violati sono solo il retrobottega polveroso di interessi spinti su ben altra levatura. Sul misero quarticciolo nostrano inutile intraprendere chissà quali profonde analisi. Ormai quasi irrimediabilmente svenduto anche nelle

quote da sempre poco interessanti agli occhi dello zio d'oltreoceano, il nostro paese prosciuga ogni ricchezza produttiva ed ogni diritto del lavoro aprendo le porte ai grandi gruppi corsari che, con tipica voracità neoliberista, denudano i lavoratori e, quindi, la collettività del presente e del futuro. Il tutto negli intervalli di tempo fra le pronte cerimonie al tenutario d'oltreoceano. Ormai laboratorio del concetto di massimo profitto col minor investimento, l'Italia subisce l'onta di dare asilo alle

acide teorie di consessi come Confindustria, leader assoluta di accattonaggio legalizzato in doppiopetto. Outfit da convinti interpreti della più moderna teoria economico/imprenditoriale che, pur con tutta la cura possibile, non riescono a celare l'atavica bramosia del quattrino di stato quasi fosse un loro diritto. I loro irreparabili danni sfumano presto parlando d'altro nei media a libro paga che, anzi, sostituiscono con oliata maniera -stavolta sì- l'invaso con l'invasore. ■

APPELLO PER UN SOSTEGNO SOLIDALE

alle spese del processo sulla Strage ferroviaria di Viareggio



La Cub Trasporti si batte da sempre nel settore ferroviario, oltre che per i diritti di lavoratrici e lavoratori, per la sicurezza del servizio; all'interno di questa attività ci siamo presentati come parti civili nel processo per la strage ferroviaria di Viareggio, per la ricerca di verità e giustizia e per invertire le dinamiche, colpevoli di quella distruzione, che ancora oggi agiscono nei processi ferroviari.

Dalla esplosione del GPL fuoriuscito dal treno merci, nella stazione a Viareggio, il 29 giugno 2009, ci siamo adoperati in 12 anni di battaglia legale e sindacale a fianco degli Rls e dei familiari delle 32 vittime della strage; una perseveranza che ha visto confermare le nostre tesi e riconoscere le responsabilità dei processi aziendali volti al massimo profitto, come sfondo causale del deragliamento.

L'allora Amministratore Delegato di Fs spa è stato, in giudizio, riconosciuto colpevole e condannato; molti altri dirigenti FS se la sono cavata solo per aver ricorso alla prescrizione.

**TALE VITTORIA EMBLEMATICA INFATTI STRIDE CON LE TANTE PRESCRIZIONI OCCORSE, PARALLELAMEN-
TE LA SCURE SISTEMICA SI È ABBATTUTA CON FEROCIA SU ATTIVISTI E REALTÀ SINDACALI CHE
SI SONO IMPEGNATE IN QUESTA BATTAGLIA.**

Non è stato infatti riassunto il ferroviere Riccardo Antonini, che per primo si è battuto con la associazione dei familiari per poi essere licenziato dall'amministratore delegato condannato; al contempo i soggetti sindacali impegnatisi come parti civili nella vicenda giudiziaria sono stati, in Cassazione, disconosciuti dal proprio ruolo. Difatti gli RLS e le sigle sindacali sono stati condannati a rifondere le spese legali già liquidate da Fs, nei primi due gradi di giudizio, agli avvocati di parte; in sostanza dobbiamo pagare perché nei primi due gradi abbiamo vinto. Tutto ciò è particolarmente gravoso per un sindacato di base come la Cub Trasporti, che non ha entrate diverse da quelle del tesseramento.

FACCIAMO APPELLO a coloro che ritengono importante la sopravvivenza di un sindacato combattivo e indipendente in Ferrovia, a fornire un **AIUTO CONCRETO per ricomporre la somma dovuta di 30.000 euro.**

Puoi sostenere questa battaglia di civiltà, partecipando attivamente al percorso Cub Trasporti e versando un contributo, nelle tue possibilità, all'IBAN di seguito.

PER I VERSAMENTI UTILIZZARE L'IBAN: **IT83X0306902904100000001729**
intestato a CUB Trasporti, con causale: Sostegno per spese processo di Viareggio

Per contatti: cub-trasporti@libero.it, cubtrasportifirenze@yahoo.it

I ferrovieri CUB Trasporti e CubRail

L'AGENTE SOLO E L'ANGELO CUSTODE

Quella dell'Agente Solo alla guida dei treni passeggeri è una delle più tristi e paradossali storie di ferrovia. Un coacervo di interessi, complicità ed ipocrisia che hanno definitivamente svelato (per chi ancora praticava la cecità a comando) la natura consociativa del sindacalismo confederale. Il diktat era chiaro: via un macchinista dai treni e, nel pacchetto avvelenato, anche un agente di bordo dai regionali e, in base alla composizione anche sui treni a lunga percorrenza. Le avvisaglie, come sempre, non promettevano niente di buono, il solito teatro di falsa rettitudine sindacale mentre nel retropalco venivano disperse nell'aria le solite dosi massicce di fatalismo interessato: *ormai bisogna adattarsi, hanno deciso e lo faranno*. Un classico dell'inesauribile esercito di delegati indottrinati a prendere per il culo il collega. Pratica tutt'ora fiorente. Ebbene il 15 maggio 2009 l'accordo uscì ben infiocchettato dalle rotative aziendali/sindacali, blindato nella forma da firme trasudanti innamoramento reciproco e nella sostanza dall'imperativa frase: *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*. Quindi tutto a posto, tutto in regola, tutto perfettamente calcolato e, addirittura, il macchinista non solo poteva star tranquillo a guidare in solitudine, d'altronde *Trenitalia ha comunicato che le preesistenti procedure di gestione dell'emergenza sono state integrate con specifiche modalità di intervento affinché tutti i soggetti interessati all'attivazione del soccorso sanitario (medici, infermieri, ecc.) e le attrezzature necessarie possano nel più breve tempo possibile raggiungere il luogo dell'intervento* ma -nonostante le massime garanzie- si elargiva addirittura un riconoscimento economico. Manica larga. Strategia perfetta. Ma era davvero tutto a posto? Decisamente no. Non staremo ad elencare le numerose implicazioni (leggi, ASL, Decreti, accadimenti etc) che hanno confermato come l'Agente Solo sia un modulo di condotta tutt'altro che sicuro e, questione altrettanto allarmante, tutt'altro che neutro rispetto alla salute del lavoratore. Certamente non è mancato il contorno professionalizzante per il Personale di bordo (PdA nell'acronimo modernista) subito individuato come supporto al macchinista *solo*, risolto né più né meno nel ritaglio di tempo normalmente dedicato a spiegare l'ultima offerta commerciale. D'altronde soccorrere una persona (oltre a chiamare soccorsi, medici, RFI etc) pensando, nel contempo, ad immobilizzare un treno cos'ha di tanto difficile? C'è pure un bell'adesivo in cabina con le istruzioni. Che poi il tuo mestiere sia tutt'altro e che tu debba badare a qualche centinaio di persone non importa, anzi, devi pure ritenerti fortunato perché diventi importante. Ecco il punto. Qui, in fondo, non vogliamo entrare in profondità nelle questioni *tecniche*, per quelle (peraltro intuitive) si spendono da lustri esimi esperti, ma cercare di ricondurre la questione a canoni più potabili e, a nostro modesto parere, più centrati. Il metodo. Quella dell'Agente Solo non è

altro che una delle tante questioni che si ammassano da decenni nei bui corridoi della burocrazia (denominata con autoreferenziale compiacenza Relazioni Industriali) aziendale-sindacale. Corridoi delimitati da due porte e un'anticamera. La questione si forma nella prima anticamera alimentandosi di voci, mezze smentite, velate conferme. Insomma il cambiamento parte senza opportuna ufficialità ma man mano si sostanzia fino a concretizzarsi all'uscio. Da lì si apre la prima porta con l'inizio della *trattativa*, prima accennata, poi sofferta, infine chiusa dal *nero su bianco*. L'ingresso nel corridoio della compensazione è cosa fatta. Il cambiamento è ufficiale, fatalmente imperfetto, sovente sbagliato, a danno del lavoro quasi per definizione (senza guadagno l'iniziativa aziendale non vedrebbe la luce). Da lì si accatastano lettere, denunce, vertenze di chi conosce il gioco, ne è fuori e prova a combatterlo. Si accodano spesso in questa fase frange sindacali fortemente restie all'immediata ratifica scritta quanto molto talentuose nella ratifica di rinterzo (*ormai è così ma non l'abbiamo firmato*). Ora si comprende l'importanza del corridoio, il cambiamento è in atto e fa i suoi passi protetto dall'azienda che ne applica i punti concordati (e anche qualcosa in più), dai sindacati firmatari gelosi della loro approvazione (e quindi sordi alle rimostranze del lavoro e ciechi alle *estensioni* aziendali) e, utile corollario, dall'inefficacia di controlli istituzionali ormai governativamente gravati da lungaggini e fatale depotenziamento (deregulation). Intanto le truppe dei lavoratori tendono a sfaldarsi per renitenza dei delegati confederali che, a sommo studio, provocano disincanto a sua volta miccia di singoli egoismi ben retribuiti (inutile combatterlo, meglio guadagnarci qualcosa). Rimane sparuta la combattiva retroguardia. Ecco, nei fatti, il percorso dell'Agente Solo: un po' d'anticamera, l'ingresso formale e un percorso ormai ultra decennale al quale manca però qualcosa per varcare l'ultima porta ed assumere inattaccabilità ulteriore. Quel qualcosa si annida in ciò che dicevamo in premessa: il semplice fatto che per il soccorso del macchinista *non è tutto a posto* e l'imperiosa frase *le preesistenti procedure di gestione dell'emergenza sono state integrate con specifiche modalità di intervento affinché tutti i soggetti interessati all'attivazione del soccorso sanitario (medici, infermieri, ecc.) e le attrezzature necessarie possano nel più breve tempo possibile raggiungere il luogo dell'intervento* evidenzia provate falle che potrebbero inceppare il percorso. Ma, come tutti i piani ben congegnati, se non puoi affrontare il nemico circondalo. E qui spunta l'immarcescibile Capotreno, da sempre figura buona per tutte le stagioni che fa dell'eccellenza la sua dote migliore. Per natura ottimo incassatore (devianza professionale) e ormai eletto a *Spread* umano, termometro dei tempi che cambiano. C'è da semplificare le procedure di circolazione (deregolamentazione)? E allora via il *movimento* al Capotreno (ma se serve deve saperlo beninteso). C'è da togliere centinaia di verificatori? Com'è bravo il Capotreno a smanettare sugli impianti (cosa che neanche potrebbe fare) e via di questo passo. Ed eccola l'idea geniale: visto che la figura del Capotreno è sotto attac-

co (futuri regolamenti comunitari) perché non fargli l'enorme favore di renderlo anche un pò macchinista così, avendo a bordo due agenti capaci di muovere il treno, l'Agente Solo non sarebbe più solo! Problema del soccorso al macchinista risolto, l'azienda in una botte di ferro, l'accordo del 15 maggio 2009 blindato a tutti gli effetti e, ovviamente, si attendono sentiti ringraziamenti da parte dei Capitreno (graditi non fiori ma copiose sottoscrizioni di tessere): la loro figura è salva! Al resto ci penseranno i sottoposti aziendali: cosa ci vorrà mai a far guidare un treno a qualche migliaio di Capitreno con qualche ora di scuola e di pratica? Si sa, è figura

poliedrica: quando si troverà malauguratamente a soccorrere un macchinista, visto che c'è, non avrà problemi a portare il treno alla prima località utile. Se poi non ci riesce saranno fatti suoi, l'abilitazione sulla patente c'è e lo spiegherà lui a chi di dovere. Pensate quanta gente sarà contenta: un intero management aziendale, le segreterie firmatarie (e firmatarie di rinterzo), *quelli bravi* che preconizzano, i macchinisti che potranno avvicinarsi al lavoro con ampie garanzie di sicurezza e, soprattutto, l'immarcensibile Capotreno che inutile com'è anche stavolta l'ha scampata travestendosi da angelo custode! ■



MERCITALIA FAST: LA RIVOLUZIONE SI È FERMATA AL TRONCHINO

Ottobre 2018: *Mercitalia Fast* è il primo servizio al mondo di trasporto ferroviario ad alta velocità dedicato alle merci. Inizia così una nuova era per il business delle merci del Gruppo FS Italiane.

E ancora, impavidi e sfrontati:

Con l'avvio del nuovo servizio di Mercitalia il trasporto delle merci entra nel terzo millennio, attuiamo un cambio di paradigma. Rendiamo veloce, notevolmente sicuro ed ecologico lo spostamento delle merci nel nostro paese.

Perbacco!

Novembre 2022 (da Ferrovie.it): *È giunto a fine corsa il viaggio dell'ETR500 „argenteo“ di Mercitalia. Dopo quattro anni di servizio sulla relazione Marcianise-Bologna Interporto e viceversa, la notte tra il 18 e il 19 novembre ci sarà l'ultimo viaggio dell'ETR500 M01 Fast di Mercitalia Rail.*

Ci rimane la mesta consolazione di aver compreso la reale, e breve, durata delle "ere" che credevamo lunghissime; la facoltà di Mercitalia di entrare ed uscire a piacimento dal terzo millennio e che non ci sono più i paradigmi di una volta. Soprattutto questo fuoco d'artificio miseramente fallito dimostra perfettamente quanto il concetto di concorrenza sia solo fonte di estemporanee trovate ammantate di business. E poi, neanche tanto a margine, perché non associare il trasporto merci all'Alta Velocità? La TAV Torino-Lione dice nulla in questo senso? Un trasporto merci sostenibile e mirato alla collettività deve basarsi su tutt'altra visione. Una visione complessiva che parta dal protagonismo pubblico sia come unica vera leva regolatrice sia come motore per un ripensamento radicale del settore. Sono ormai necessarie ferme e chiare decisioni che riversino il trasporto merci dalla gomma alla rotaia in modo coordinato e quindi capace di creare un attivo di posti di lavoro. Non ultima la necessità di sottrarre l'universo del trasporto ferroviario merci (e non solo purtroppo) da questa pericolosa spirale di precarizzazione e sfruttamento del lavoro, sempre meno dissimile dallo spietato mondo della logistica in genere, dalla deriva deregolamentatrice che pone al vertice di tutto il profitto sacrificando ad esso tutto ciò che può intranciarlo: dai costi per la massima sicurezza possibile fino allo stesso costo del lavoro. Sono queste le urgenze, le priorità specifiche e collettive, il resto sono slogan da imbonitori. ■

CERTEZZA DEL DIRITTO

21 SETTEMBRE 2022

OGGI HO SCRITTO AL PRESIDENTE SERGIO MATTARELLA.

CHE IL "BUON SENSO" IN OGNUNO DI NOI POSSA PREVALERE A TUTELA DELLA CERTEZZA DEL DIRITTO.

SPERO VIVAMENTE CHE L'INPS PRESTO POSSA SODDISFARE LE LEGITTIME RICHIESTE CHE I POCHI MACCHINISTI STANNO CHIEDENDO DA PIÙ DI UN ANNO E MEZZO...

BUONA VITA

Caro Presidente della Repubblica Antifascista Italiana, Sergio Mattarella.

Le racconto una storia...

Il 6 gennaio 2022, feci a INPS la suddetta richiesta.

Num. protocollo Stato Data richiesta

INPS.CCBFF.06/01/2022.0053517 Richiesta definita dalla sede territoriale competente 06/01/2022

CON LA SENTENZA N. 64 DEL 16 SETTEMBRE 2020 IL GIUDICE DELLA CORTE DEI CONTI DI TORINO, DR. TOMMASO PARISI, HA RICONOSCIUTO AL SOTTOSCRITTO (EX MACCHINISTA FS) L'ESPOSIZIONE ALL'AMIANTO PER 738 SETTIMANE, COMPRESSE NEL PERIODO DAL 19 OTTOBRE 1981 AL 31 DICEMBRE 1995.

SIFFATTA SENTENZA È PASSATA IN GIUDICATO. PRIMA DI QUESTA SENTENZA IL SOTTOSCRITTO GRILLO GIUSEPPE A FINE 1995 AVEVA MATURATO 17 ANNI, 10 MESI E QUALCHE GIORNO DI CONTRIBUZIONE PREVIDENZIALE OBBLIGATORIA, PER CUI NEL CALCOLARE LA PENSIONE L'INPS HA APPLICATO IL "SISTEMA MISTO" (RETRIBUTIVO FINO AL 31 DICEMBRE 1995, CONTRIBUTIVO DAL 1° GENNAIO 1996 AL 16 MAGGIO 2019). GRAZIE ALLA SUDDETTA SENTENZA CHE HA RICONOSCIUTO L'APPLICAZIONE DEL COEFFICIENTE DI 1,25 AI SOLI FINI DELLA MISURA DEL TRATTAMENTO PENSIONISTICO, IL SOTTOSCRITTO HA SUPERATO DI GRAN LUNGA I 18 ANNI DI CONTRIBUZIONE PREVIDENZIALE

OBBLIGATORIA AL 31 DICEMBRE 1995 (QUASI 21 ANNI SONO...).

PER QUANTO SU ESPOSTO IL SOTTOSCRITTO CHIEDE ALL'INPS IL RICALCOLO DELLA PROPRIA PENSIONE, APPLICANDO IL SISTEMA RETRIBUTIVO FINO AL 31 DICEMBRE 2011 E IL SISTEMA CONTRIBUTIVO DAL 1° GENNAIO 2012 AL 16 MAGGIO 2019.

GRAZIE. BUONA VITA. GIUSEPPE GRILLO.

Caro Presidente, il silenzio da parte dell'Istituto Previdenziale Pubblico riguardo alla mia GIUSTA richiesta mi sembra poco rispettoso, per usare un eufemismo. Il silenzio dell'INPS su questo tema è preoccupante. Siamo pochi macchinisti in tutto il territorio nazionale ad aver vinto la causa per il riconoscimento dei benefici amianto. Ci è costato soldi, abbiamo rischiato ma abbiamo vinto. In ferrovia gli accordi sindacali sui benefici amianto hanno escluso i macchinisti.

Ora i "pochi ribelli" macchinisti che hanno vinto la causa devono essere trattati così dall'Istituto di previdenza pubblica quale è l'INPS?

Caro Presidente, anche a nome dei miei ex colleghi macchinisti ora pensionati, Le chiedo per cortesia un suo autorevole intervento, sollecitando l'INPS ad essere conseguente rispetto a sentenze passate in giudicato.

Anticipatamente ringrazio.

Buona Vita ■

GIUSEPPE GRILLO
Ex macchinista ferroviere

Cari tutti,
da Cittadino pensionato vi racconto una storia.

C'era una volta, mi pare nel 2003, un'impresa ferroviaria che utilizzava nel "processo produttivo" un'attrezzatura di lavoro, ritenuta insalubre per la salute psicofisica dei macchinisti.

Dopo denunce, scioperi, prescrizioni di tante ASL del territorio nazionale, una Direttiva Ministeriale (Ministero Lavoro "Direttiva Bianchi" 2006) impose l'esclusione di siffatta attrezzatura di lavoro non pregiudicando affatto la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Dal 2006 al 2014 i treni italiani vennero condotti **IN SICUREZZA** senza inserire nel processo produttivo l'attrezzatura insalubre.

Dal 2015, con un'azione unilaterale l'impresa ferroviaria (forse per "salvare un suo soldato" in un processo penale a Roma, soldato poi "oblato" perché ex AD), si inventò l'attrezzatura di lavoro "vigilante con reiterazioni passive/disturbanti" iniziando a disattivare elettricamente il "dispositivo di esclusione" della stessa previsto dalla Direttiva Ministeriale di cui sopra. Direttiva ancora in vigore. Dopo la denuncia di alcuni RLS dei macchinisti, un'ASL territoriale 3 anni dopo impartì la prescrizione all'AD

(datore di lavoro) dell'impresa ferroviaria.

Cari dirigenti sindacali, il resto lo dovreste conoscere. Conoscete anche, nella fattispecie, quanto venga quotidianamente mortificata la Dignità del macchinista.

Il macchinista è l'unico ferroviere che, anche se non trazione o non frena ma comunque sta operando/lavorando, passati 55" deve premere/toccare passivamente un organo di reiterazione che istintivamente risulta essere sempre il pedale. Ciò aumenta di fatto il lavoro monotono e ripetitivo, vietato dal DLgs 81/08. I macchinisti si stanno ammalando a loro insaputa.

Di chi la colpa?

Vi domando.

1) Come può un datore di lavoro rimettere nel processo produttivo un'attrezzatura di lavoro ritenuta insalubre da un Organo di Vigilanza previsto dal DLgs 81/08?

2) Cosa direste voi se lo stesso datore di lavoro costringesse, ad esempio, i lavoratori ferroviari delle officine, ad utilizzare un'attrezzatura di lavoro ritenuta insalubre per la loro salute psicofisica? Io credo che vi incassereste e denuncereste tutto ciò alle Autorità competenti in materia di sicurezza del lavoro.

3) perché questo vostro accanimento (consapevole?) nel non voler tutelare la salute dei macchinisti imponendo a Trenitalia di rimettere l'E-VIG facendo rispettare la "Direttiva Bianchi" del 2006 che, ricordiamolo, e' stato il risultato di denunce, scioperi, prescrizioni da parte di tante ASL?

Cari Dirigenti sindacali, non fatevi portare a spasso per altri 6 anni.

In attesa di avere un "vigilante innovativo" che più innovativo non si può, che si rimetta l'E-VIG subito.

In questo caso si rispetterà una Direttiva Ministeriale in vigore e, contestualmente, si tutelerà REALMENTE la salute del lavoratore macchinista, almeno su questa problematica....

mi fermo qui, perché sono pensionato.

A volte, però, sulle ingiustizie non riesco a stare zitto.

Buon lavoro.

Buona Vita

Ciao, Peppone

Ps

Per non dimenticare.

Ecco quello che scriveva la Filt CGIL il 24 febbraio 2016.

Trenitalia. Si è svolta in data odierna la programmata corsa prova inerente lo sviluppo del **vigilante innovativo**. Alla corsa prova hanno partecipato i delegati delle Organizzazioni Sindacali, i tecnici del Politecnico di Milano che sviluppano il progetto, Direzione Tecnica e DRUO di Trenitalia. I tecnici del Politecnico di Milano insieme a DT hanno illustrato brevemente il progetto, senza aggiungere nulla rispetto a quanto già comunicato tramite la documentazione fornita nei precedenti incontri. Sono stati installati sensori sul sedile del macchinista atti a rilevare, in buona sostanza, i movimenti che lo stesso compie durante la guida, insieme a due telecamere che avevano l'unico scopo di fornire una ripresa video necessaria per l'analisi dei dati, e che non faranno parte del sistema di vigilanza. Altri sensori (accelerometri) sono stati installati alla base del sedile per rilevare le sollecitazioni trasmesse dal treno al sedile. Lo scopo di questa e delle altre corse prova, in questa prima fase, è stato quello di raccogliere i dati rilevati dai sensori di movimento durante una normale attività di condotta. Non è stato predisposto nessun collegamento con il sistema di vigilanza. In seguito dovrà essere creato un sistema il cui compito sarà di discernere, da tutti i movimenti rilevati, quelli "volontari" del macchinista: i sensori infatti rilevano qualsiasi movimento, anche involontario, cioè provocato dal movimento del treno. Il sistema a regimelanderà a prevenire la richiesta di attivazione del vigilante tramite pedale, reiterando la temporizzazione prevista, qualora rilevi il movimento del macchinista. **Tale sistema ozzsarà quindi completamente trasparente per il personale, non richiederà nessuna azione particolare da parte di quest'ultimo e sarà attivo in parallelo al sistema di vigilanza tradizionale che, oltre alla reiterazione tramite pedale, prevede anche quella realizzata tramite numerosi comandi di banco. Il rappresentante di DT ha precisato che il sistema di vigilanza non è pensato per aumentare la sicurezza della marcia, che è già garantita dai sistemi in uso, ma serve per monitorare costantemente lo stato di salute del macchinista.** Allo scopo di sviluppare un sistema adeguato che possa riconoscere i movimenti volontari, sono stati installati gli accelerometri sul sedile e le telecamere: sarà così possibile avere dei dati sulle sollecitazioni provenienti dal treno e il dato visivo (cosa sta realmente facendo il macchinista) associato a quello strumentale. Ovviamente i dati generati dipendono fortemente dal tipo di mezzo e dallo stile di guida del macchinista, per questo è stato importante rilevarlo su più di un mezzo e su più soggetti alla guida. Nessuna azione è richiesta e l'azionamento del pedale, se mai sarà necessaria, sarà probabilmente molto rara. Tuttavia appare chiaro che questo dato sarà direttamente dipendente dalla bontà e dalla sensibilità del sistema e determinabile solo in una fase successiva. **La sfida in effetti è proprio quella di garantire che i movimenti rilevati siano solo ed esclusivamente quelli volontari I rischi sono che il sistema ne rilevi troppi o non ne rilevi abbastanza, costringendo il macchinista ad utilizzare comunque il pedale. Su questo e sull'affidabilità del sistema, almeno per quanto ci riguarda, presteremo la massima attenzione, in quanto, su questa base si determinerà o meno l'efficacia tecnologica della strumentazione in sperimentazione.**

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

REDAZIONE Via Cadibona, 9 Milano

SITO INTERNET

cubferrovie.altervista.org/

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

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

E-MAIL cubrail@libero.it

Supplemento al n. 30/2022 di «Umanità Nova». Autorizzazione Tribunale di Massa del 26.2.1976 n. 155 del registro stampa. Direttore responsabile: Giorgio Sacchetti

Stampato in proprio, 7 dicembre 2022, via Cadibona, 9 Milano

SOSTENIAMO I NOSTRI COLLEGHI DELLA MANUTENZIONE RFI DI VITERBO!!!

Il 21 settembre scorso un nostro collega di Viterbo, in servizio presso il Nucleo Manutentivo Armamento da oltre trent'anni, è stato licenziato in tronco in seguito a una contestazione disciplinare giunta otto mesi dopo i fatti contestati. Altri 5 colleghi sono stati sospesi da 8 a 10 giorni.

A questo proposito ci preme sottolineare alcuni elementi:

- il tempo trascorso tra la contestazione e l'atto del licenziamento e delle sospensioni va ben oltre il periodo stabilito dalla norma contrattuale;

- i lavoratori di quell'impianto avevano precedentemente richiesto ai loro rappresentanti sindacali un intervento nei confronti dell'azienda su violazioni in materia di sicurezza e sulle pretese aziendali di avere mano libera in mancanza di accordi territoriali;

- il nostro collega licenziato, come gli altri sospesi, in questi 8 mesi ha continuato a lavorare ricoprendo il ruolo di tecnico della manutenzione (godendo, quindi, implicitamente ed esplicitamente della fiducia dell'azienda in questo delicato ambito);

- nel marzo scorso, un lavoratore con contratto di apprendistato presente durante i fatti, non è stato confermato (quindi licenziato) senza che si verificassero eventi che motivassero tale decisione.

Il collega licenziato è già pronto ad affrontare l'azienda in Tribunale ma, con questo comunicato, ci preme – oltre che rendere nota la vicenda – esplicitare il nostro convinto e deciso sostegno ai nostri colleghi e ci uniamo a quanti stanno combattendo per rivendicare con forza e determinazione la loro riassunzione.

Oltre ad esprimere tutta la nostra solidarietà, invitiamo tutti e tutte a sostenere questi lavoratori che Hanno subito il provvedimento gravissimo del licenziamento e della sospensione, atti ritorsivi ed intimidatori che rappresentano un'arroganza da parte aziendale che ben conosciamo e contro la quale non smetteremo mai di batterci.

Colpiscono uno per educarne cento.

Non lasciarli soli è un imperativo.

La Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri è con voi

TRENITALIA: TUTTO IL MONDO È PAESE (Marche comprese)

Argomento affrontato più volte, non ultimo in questo numero di CUB Rail, ma evidentemente non è mai abbastanza. Parliamo dei mille problemi (*criticità* in sindacalese) che toccano il Personale Mobile e che rimangono da anni irrisolti. Ebbene leggendo il comunicato Orsa Trasporti Marche del 22 novembre scorso (riferito alla *trattativa turni* con la Direzione Trasporto Regionale Marche) abbiamo un plastico esempio del perché tutto rimane irrisolto. Orsa lamenta la totale chiusura aziendale alle proposte sindacali, il disinteresse verso problemi annosi quali pasti e ferie, la mancanza di dati certi su produzione e fabbisogni etc etc etc. Insomma la solita solfa. Da anni. E, giusto per rispettare il protocollo, non mancano le solite lagnanze circa il mancato rispetto di accordi nazionali, dei tavoli territoriali e compagnia cantante. Ora, lungi da noi fare di questo comunicato Orsa un caso, anzi, lo eleviamo ad ennesimo esempio di come vanno le cose nelle *relazioni industriali* in Trenitalia. Perché questi comunicati post incontri sindacati firmatari/azienda potrebbero benissimo essere fotocopiati cambiando data, luogo e *Divisione* coinvolta. Con buona pace dei fautori dei tavoli. E allora cos'è che non è chiaro del fatto che, con il sistema che si è creato soprattutto con gli ultimi vent'anni di firme su ogni CCNL e accordo, l'azienda (nei fatti) può fare ciò che crede senza temere alcunché? E, soprattutto, cosa ancora non è chiaro del fatto che l'accordo sulla rappresentanza ha creato un sistema sindacale blindato ed anestetizzato? Per chiudere altra spiccia considerazione: si intende continuare a riempire comunicati con le solite cose o c'è la voglia (e la forza) di rimettere tutto in gioco e contrastare senza vincoli questo stato di cose? Perché nella seconda ipotesi bisogna ripartire dal basso, dalle vertenze e soprattutto rischiare di perdere la sedia a quei tavoli. Vecchio dilemma, ma la risposta diventa sempre più urgente. ■

FS (IN)SECURITY: ALTRA SFORBICIATA ALL'UNITÀ DEL GRUPPO E DEI LAVORATORI

E così dopo tanto vociferare è arrivata l'ennesima cessione di ramo d'azienda, ulteriore processo che da anni l'azienda insieme ai loro solidali sindacati porta avanti per quel processo di **privatizzazione** delle Ferrovie dello Stato Italiane, a cui i sindacati si oppongono ma che -nei fatti- avallano e approvano. In questo seguono un copione (ben rivendicato nel comunicato del 23 novembre scorso) che va dalla constatazione fatalistica che nulla si può fare per evitarlo (*libertà di azione da parte delle aziende interessate anche nel caso in cui non si raggiunga un accordo*) alla scelta di prenderne parte (*abbiamo tuttavia deciso di essere protagonisti delle fasi di cambiamento e non spettatori*). Il famoso *governare i processi*. Ma veniamo alla nuova società: in pratica la cessione di ramo d'azienda comporta il passaggio delle Divisioni Protezione Aziendale da Trenitalia ed RFI alla nascente FS Security con il *complesso dei beni organizzati*, più semplicemente mezzi e uomini. Sono circa 700 i colleghi (oggi inquadrati con varie figure professionali) coinvolti in questo passaggio, rimanendo tutti sotto il CCNL AF. E domani? Quale sarà il CCNL di riferimento? Quali mansioni andranno a svolgere? Dove sarà il loro luogo di lavoro? Certo adesso azienda e firmatari cercano di tranquillizzare, dicendo che sarà rispettato il CCNL, che nessuno verrà spostato ect. Anzi, come sempre lo specchio per le allodole saranno avanzamenti professionali, trasferimenti e la continuità dei contratti di somministrazione. C'è tutto l'armamentario del sindacalismo non conflittuale in quest'ultimo processo di smembramento aziendale e non poteva mancare il rilancio (frotte di assunzioni nel *prossimo futuro*) e la solita ammissione non intenzionale (*Il verbale di accordo a margine è solo un primo passo verso l'avvio di corrette relazioni industriali anche con la nuova società*) di un nuovo tavolo al quale sedersi. In questo scenario così lineare si ritiene però utile mettere un po' le mani avanti già dai primi comunicati dei sindacati: viene detto che chi ha fatto richiesta di andarsene o partecipato ad interpellanze verrà preso in considerazione. Sembra un pò il classico *si salvi chi può*, addirittura una volta passati nella nuova società si potrà comunque continuare a partecipare alle interpellanze per la mobilità intersocietaria... addirittura! Ricordiamo ai lavoratori che essendo in un'altra società, il passaggio intersocietario è più complicato. Le parole sono una cosa i fatti un'altra, come spesso gli stessi dirigenti ci ricordano. D'altronde tutte queste rassicurazioni un movente concreto lo hanno e si ritrova nella classica premessa *in caso di ristrutturazione industriali o riconfigurazione degli assetti societari*, insomma come in tutte le cessioni di rami d'azienda di certezze ce ne sono poche per il semplice motivo che si fanno se si vuol cambiare lo stato delle cose, non certo per passare il tempo. Ed infatti, spulciando fra comunicati ed informative troviamo molti aspetti particolarmente inquietanti: dalla *creazione di istituti di vigilanza specializzati per il sistema ferroviario* alla "Security Academy" che svolgerà attività formativa e informativa, convenzionata con università ed enti di formazione per lo sviluppo di attività e professionalità legate alla sicurezza fino alla descrizione della missione

della società, dove si dice *erogare servizi* tramite specifici *contratti di service*. Che vuol dire? Capiamo che comunque ci deve essere un contratto, non come ora che i lavoratori vanno a svolgere un servizio, e se domani il contratto finisce e non viene rinnovato? Purtroppo questa vicenda ci ricorda molto la questione Mercitalia Rail. Ecco, basta vedere quello che è successo lì e ripercorrerne il percorso. Nulla ci fa presagire niente di diverso e -quindi- di buono. Come Cub Trasporti ci opponiamo a qualsiasi sistema di privatizzazione delle Ferrovie dello Stato, sia direttamente che tramite queste continue cessioni di rami d'azienda che, è evidente, sono un sistema subdolo per giungere in progressione allo stesso risultato. Continueremo a batterci per un trasporto pubblico accessibile a tutti. Invitiamo i lavoratori ad opporsi a questa cessione di ramo d'azienda, sapendo che troveranno in questo sindacato tutto il sostegno possibile. Uniti si vince, disuniti si fanno cessioni... ■



Personale mobile Trenitalia: i piccoli e perdenti stati preunitari

L'accenno storico potrà sembrare azzardato ma, purtroppo, risulta quanto mai calzante. Perché le questioni a volte bisognerebbe affrontarle iniziando dall'aspetto più grossolano ed evidente, dando tristemente per scontati elementi -si importanti- ma sviliti di contenuto perché ripetitivi. E così che dobbiamo registrare il solito comunicato sindacale unitario in corrispondenza della presentazione della ripartizione nazionale per il cambio turno (dicembre 2022) che, a sospetto di copia/incolla con cambio data, trita sempre le solite questioni. Turni con irregolarità, difficoltà nella fruizione dei pasti, mancanze di personale, mancanza di dati gestionali su fabbisogni e consistenze etc etc etc. Per carità, tutto reale tanto che ci verrebbe da dire: benvenuti! Tutto reale almeno quanto tutto ampiamente prevedibile a seguito dei contratti e degli accordi degli ultimi lustri ed almeno quanto la realtà quotidiana che tutti i ferrovieri conoscono ma non sanno a chi raccontare. Poi, due volte l'anno, parte il comunicato di fuoco che si spegne miseramente fino al prossimo giro di giugno. Niente di più, niente di meno. Questo il livello chiamiamolo superiore presenziato dalle famigerate Segreterie Nazionali, entità troppo spesso astratte e comunque gestori dell'inaccessibile mistero della fede ferroviaria. Appena sotto si staglia un altro livello diciamo intermedio che è quello occupato dalla gioiosa e progressiva macchina delle RSU, solitamente esplosione di rappresentanza (blindata) la prima settimana per poi incanalarsi generalmente in mille rivoli locali di distacchi, trasferimenti, pensionamenti senza sostituzioni etc che ne cancellano la gioia primordiale attestandole a poco più di un indirizzo gmail dalla comunicazione (scarsa) unidirezionale e difficilmente distinguibile da quella aziendale. Purtroppo non fanno grossa eccezione gli RLS, come sempre guidati da poche eccellenze (paradossalmente anche pensionati) che tirano un gruppo che col tempo mantiene la stessa compattezza del gruppo dei velocisti sul Mortirolo.

Da qui le firme sulle lettere RLS si diradano contando sempre più forfait formalmente inspiegabili. Questo l'articolato ed inossidabile apparato con il quale l'azienda quotidianamente deve fare i conti. Qui l'articolo potrebbe finire. Eppure c'è dell'altro, molto altro. C'è quello che più crea danni e debolezza intrinseca nella figura stessa del lavoratore, quello che lo sfiducia portandolo a volte ad alimentare questo sistema. La cartina di tornasole che ben ci fa comprendere, semmai ce ne fosse ancora bisogno, che abbiamo un enorme problema di rappresentanza la troviamo nella cronaca. Rimando agli ultimi tempi registriamo diversi movimenti. Tanto per non allargarsi temporalmente: uno sciopero del personale IC Calabria, reiterate lettere RSU/RLS Bologna IC, procedure di raffreddamento aperte e recente lavoro a normativa nell'impianto IC Firenze, assemblea dell'impianto IC di Pisa con decisione di aprire procedure di raffreddamento. A questi esempi si aggiunge un malcontento diffuso che nel recente passato ha portato ad altre iniziative locali. Ebbene le potenzialità di rivendicazione ed i suoi limiti viaggiano purtroppo pari passo. Paradossalmente. Sulle potenzialità poco da dire, tutto uguale dappertutto: Gestione del personale irregolare, mancanze di personale, problemi con la fruizione ferie, mancato rispetto delle norme sull'orario di lavoro, straordinario fuori controllo, mancata fruizione del pasto, pressioni sul personale (soprattutto neo assunto), desertificazione degli impianti. Tutti lamentiamo le stesse identiche cose. In più, a proposito di potenzialità, basterebbe ragionare sul periodo di lavoro a normativa portato avanti dall'impianto di Firenze e delle sue conseguenze (vetture chiuse per mancanza personale, treni scortati per giorni da quadri aziendali, forzature normative di tutti i tipi) per comprendere che il *potere* rivendicativo in mano a noi lavoratori è enorme. E allora cosa manca per esercitarlo? Manca semplicemente l'auto-organizzazione (l'ultimo esempio del Coordinamento Mac-

chinisti Cargo è altamente virtuoso in questo senso) e lo svincolarci dalle pastoie sindacali che tutto fanno meno che unire. Anzi. Non è tesi ma constatazione. Ciò che vediamo noi lo vedono (o conoscono, forse meglio) benissimo anche delegati e responsabili sindacali, ma anziché coordinarsi con i loro compagni di sindacato (o fra sindacati, alla faccia del significato di RSU) preferiscono in genere curare il loro piccolo orticello col taccuino delle tessere a portata di mano, il piccolo staterello insomma. Una mail quando capita, qualche richiesta di incontro per fare sempre gli stessi discorsi all'azienda (che dà sempre le stesse risposte). E via di questo passo. Poi, periodicamente, arriva *il livello superiore* dei *nazionali* che affrontano, loro sì, a petto nudo i problemi e strappano valorosi all'azienda la calendarizzazione di incontri *nei territori per la risoluzione delle criticità in essere*. Aria fresca: un altro annetto se lo passano così col risultato finale che dai *tavoli territoriali* escono spesso altri tagli. E lo staterello diventa sempre più staterello fino a diventare un'isolata e depressa enclave. Questo è. Quindi, torniamo al sodo, basterebbe davvero poco per unire gente che fa lo stesso lavoro ed ha gli stessi problemi, ma tutto è sindacalmente organizzato perché ciò non avvenga. Ecco, sarebbe l'ora di tenerlo bene in mente perché di questo sistema si farebbe molto meglio a fare a meno: crea danni invece di risolverli, crea competizione fra impianti anziché unità, tende a dividere i lavoratori in stupide fazioni sindacali utili a mantenere lo status quo delle agibilità di pochi. Sfidiamo chiunque a disconoscere questo stato di cose. Ecco proviamo ad emarginare questo sistema sindacale prettamente autoreferenziale cominciando a non sentirci più lavoratori *di un impianto* ma semplicemente quello che siamo: lavoratori di un unico grande impianto, perché il nostro luogo di lavoro è definito dai problemi comuni che abbiamo. Tutto il resto è un numero di treno diverso. ■

Suole LL impiegate nei treni merci

È sufficiente applicare le direttive europee per arginare il pericolo?

Con gli Avvisi al Personale di Condotta (Avv. 22-05 C) "Richiamo alla corretta applicazione del "Test di avviamento" (PEIF 34.6)" e (Avv. 22-27 C) "Misure preventive d'urgenza da applicare ai treni aventi in composizione carri equipaggiati con suole in composito di tipo LL" sta proseguendo l'opera di monitoraggio prevista dalle direttive europee avviate dall'agenzia europea ERA con una "procedura d'urgenza" ed analizzate dal JNS (Joint Network Secretariat- Consequences of unintended brake applications with LL blocks"). Il monitoraggio -condotto nella fattispecie da Mercitalia Rail- riguarda l'analisi delle zone digitali dei treni merci.

Questi avvisi, tuttavia, non vanno visti soltanto come una semplice analisi di dati, ma necessitano di essere attenzionati come chiave di lettura di una progressione temporale e di un'intensificazione delle anomalie rilevate. Il primo avviso risale infatti al giorno 11/05/2022, il quale evidenziava che "in alcuni casi si rileva una mancata effettuazione del test di avviamento, mentre in molti casi si rileva una utilizzazione impropria della leva di marcia automatica". Il secondo e successivo avviso in ordine di tempo, datato 09/11/2022, rileva in aggiunta un "non corretto utilizzo della marcia manuale in avviamento e una mancata applicazione delle procedure previste in caso di frenatura di emergenza". Un aumento quindi di criticità che non potevano e non possono essere sottovalutate da un SGS degno di questo nome, ed è evidente quindi che l'organizzazione del lavoro, concepita com'è adesso, non può sostenere l'utilizzo delle suole LL. È inoltre doveroso segnalare che la formazione professionale, sia del PdM che del PdT è azzerata e che gli avvisi sopraccitati, nonché la PEIF di riferimento (34 e successive versioni), non sono mai stati oggetto di scuole professionali. Tutta la documentazione circola unicamente sul tablet di servizio, la quale deve essere

clickata e confermata senza essere compresa e assimilata, pena i richiami disciplinari. La gestione del test e delle fasi avviamento, foglia di fico ritenuta sufficientemente grande per coprire le responsabilità aziendali e politiche sulle suole LL che sono state fatte ricadere vergognosamente sulle spalle di macchiniste e macchinisti, rivelano in modo ineludibile il crescendo di inattuabilità del sistema frenante dei treni merci, oggetto peraltro di denuncia italiana e europea presentato dalla Cub Trasporti, tutt'ora privo di riscontri formali e di sostanza.

Tali avvisi al personale di condotta non fanno altro che mettere a nudo la deficienza di un sistema frenante dannoso e pericolosissimo ed è opportuno, a questo punto, fare un percorso a ritroso nel tempo, e rimarcare che i

problemi dell'impiego delle suole LL sono conosciuti da anni in tutto il panorama ferroviario europeo, anche in ambito politico. Il 27 maggio 2016, vicino a Breda, in Olanda, un treno merci trasportante GPL è rimasto frenato -durante il tragitto- per circa 6 km. Il treno in questione era dotato di suole LL, che a causa del blocco della frenatura si sono surriscaldate e incendiate. In un carro tutte le suole hanno preso fuoco e le ruote si sono conseguentemente deformate. Il treno ha rischiato di deragliare e, considerando che trasportava GPL, è possibile desumere che sia stato corso il serio rischio di esplosione, ovvero, per avere un metro di riferimento, ripetere quanto avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009, dove una strage ferroviaria ha causato 32 morti (tra cui bambini)



Fonte: registro ufficiale ANSFISA

e feriti gravi e gravissimi (in quell'occasione l'Agenzia Europea indicò, come causa scatenante l'incidente, l'errore umano in fase di progettazione. L'agenzia ferroviaria olandese (ILT) indicò invece come causa il problema della suola organica LL). Successivamente in Italia si è verificato (il 22/10/2021 a Sarzana) l'incendio ad un carro come concausa del bloccaggio e del surriscaldamento delle suole LL. Il carro, in composizione al treno Mercitalia Rail nr. 66440 trasportante un materiale rimorchiato dal peso di 951 tonnellate, carico di GPL, aveva un carico di 80 tonnellate di GPL, ed è stato fermato solo grazie ad avvistamento di scintille da parte del personale di un treno incrociante. A seguito di questo inconveniente e sulla base di ben altri 28 inconvenienti che avrebbero potuto dar luogo a disastri o stragi ferroviarie, ANSFISA, con la nota "U.0024676.02-11-2021" Incidenti e inconvenienti a carri merci dotati di suole dei freni denominate "LL" in materiale composito di tipo organico (IB116*). Adozione di misure preventive d'urgenza di cui all'art.7, comma 3, lettera c) del Dlgs 50/2019 (art.8, comma 3, lettera c) Direttiva UE 798/16)" aveva limitato i "treni merci aventi in composizione uno o più carri dotati di suole dei freni LL di tipo organico IB116* con il freno non isolato, salvo ulteriori limitazioni, non devono superare la velocità di a. 80 km/h, se tali carri non trasportano merci pericolose b. 60 km/h, se tali carri trasportano merci pericolose."

La limitazione, se pur tardiva e non risolutiva in quanto non bloccava i treni dotati di suole LL, generò una rivolta in seno a Fercargo



(associazione fondata nel gennaio 2009, costituita da 19 Imprese Ferroviarie private e che supporta la liberalizzazione in Italia attraverso la completa liberalizzazione del mercato) la quale con un comunicato del 24 Gennaio 2022 annunciava "gli ostacoli allo sviluppo del treno (...) "Va assolutamente risolto il nodo della drastica riduzione dei limiti di velocità, imposti da Ansfisa, per i treni merci composti da carri con freni LL", osserva Emanuele Vender, amministratore delegato operativo di DB Cargo Italia e componente del consiglio direttivo di Fercargo. "L'Agenzia ha scelto di emettere restrizioni che, a parere degli operatori ferroviari, sono eccessivamente conservative e non corroborate da adeguate giustificazioni tecniche o scientifiche". Inoltre Fercargo, nel medesimo comunicato, asseriva che "su questo aspetto (le restrizioni sulle suole LL n.d.r.) è in corso un gruppo di lavoro d'urgenza europeo in seno all'European Railway Agency per arrivare in prima battuta a misure di mitigazione armonizzate a livello continentale (visto che le autorità estere hanno evidenziato criticità ai freni LL senza tuttavia imporre misure forti come quelle italiane) e in seguito per approfondire eventuali soluzioni necessarie nel medio/lungo periodo." Il risultato di questo pressing ha poi costretto ANSFISA -su imposizione di ERA- a togliere le limitazioni, delegando il tutto agli operatori ferroviari. Nel comunicato del 10 febbraio scorso, ANSFISA afferma che "negli ultimi due anni (2020-2022 n.d.r.) in Italia sono stati rilevati più di 40 episodi sul suolo nazionale legati a questa tipologia con un rischio potenziale molto alto". Un aumento quindi sostanziale rispetto ai 29 rilevati nel biennio 2019-2021. Risulta quindi evidente il crescendo di inconvenienti più o meno gravi, ma le lobbies che operano dentro ERA hanno fatto sì che la produzione venisse - tutt'ora- anteposta alla prevenzione

dei rischi su lavoratrici, lavoratori e collettività.

Gli "elementi minimi da riportare nei rapporti informativi" Allegato 3 (come cita ANSFISA nella nota 2022-07-12-nota 0030466 Incidenti e inconvenienti a carri merci dotati di suole dei freni denominate LL) riguardano: 1) Descrizione e dinamica dell'evento 2) Cause accertate o presunte 3) Personale coinvolto 4) Modalità di rilevamento dell'evento 5) Numero dei carri coinvolti nell'evento 6) Tipologia di suola coinvolta (IB116*, J847, etc.) 7) Detentore e SRM del/dei carro/i coinvolto/i 8) Danni provocati dall'evento e classificazione (assenza di difetti, presenza di difetti non rilevanti/rilevanti sulla superficie di rotolamento delle ruote, principio d'incendio). La trasmissione di questi elementi minimi incontra difficoltà lungo la strada, e ANSFISA con la suddetta nota evidenzia che "alcuni Operatori ferroviari non hanno fornito esaustivo riscontro in merito" e certifica inequivocabilmente il fallimento dell'attuale organizzazione del lavoro concernente l'impiego delle suole LL:

a) all'attuazione di quanto previsto dalle misure di cui all'allegato [B] alla nota a riferimento [1], con riguardo alle modalità di cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie nell'ambito dell'esercizio, nelle more della completa attuazione della misura a breve termine di controllo del rischio 2.2.1; b) alle attività di monitoraggio effettuate, ai sensi del Reg. 1078/2012, sull'esecuzione delle prove del freno e sul comportamento degli agenti di condotta in merito al corretto utilizzo del freno ed al rispetto dei limiti di velocità, relativamente ai treni merci aventi in composizione carri dotati di suole "LL" con evidenza di dati a supporto delle attività condotte; c) alla verifica dell'efficacia delle misure messe in atto a seguito del recepimento di quanto indicato nella nota a riferimento [1], anche in rela-

zione al monitoraggio condotto di cui al precedente punto b). Inoltre "le Imprese Ferroviarie devono continuare a segnalare, a questa Agenzia, tutti gli eventi riconducibili alle problematiche in oggetto, sia nei casi in cui siano riscontrati difetti sulla superficie di rotolamento delle ruote o principi d'incendio (in applicazione a quanto previsto dall'Art. 5.4 punto 14 delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" emanate con il Decreto ANSF 4/2012)".

Provando per sommi capi a sintetizzare la situazione suole LL potremo dire che siamo dinanzi a una tragedia comica, se non fosse che stiamo assistendo a un'evoluzione pericolosa degli eventi, costituito da rimpalli di responsabilità. Responsabilità che, se è vero che è stata attribuita al personale di macchina, resta pur sempre una patata bollente che viene passata di

volta in volta tra ERA, ANSFISA, imprese ferroviarie, gestore della rete ferroviaria, manutentori e detentori di carri merci. Patata che, alla fine dei conti, cadrà inevitabilmente in una linea ferroviaria, in una località di servizio vicina più o meno alle case e all'ambiente circostante. Con tutto quello che, in termini di vite e feriti, comporterà. La Commissione al Parlamento Europeo, che tanto generosa è stata a elargire fondi a pioggia per la sostituzione delle suole in ghisa perché considerate troppo rumorose, oggi fa orecchie da mercante, fregandosene dei rischi che questi freni comportano sulle possibili ripercussioni negative che ricadrebbero su salute e sicurezza della collettività. Nel documento - Misure antirumore per il parco rotabile esistente (8.7.2008) - la Commissione affermò che "il rumore è una delle

più diffuse minacce alla salute pubblica nei paesi". Ironico, per usare un eufemismo, definire il rumore come minaccia diffusa quando si fanno circolare treni dotati di impianti frenanti difettosi, privi di qualsiasi strumento tecnologico di rilievo di anomalità nelle cabine di guida delle locomotive, con le infrastrutture ferroviarie spogliate dal presenziamento di personale che possa avvistare pericoli, il tutto correlato poi da un sistema di gestione della prevenzione risibile e che si fa gioco della salute e sicurezza di lavoratrici, lavoratori e della collettività. Si propongono pertanto (e in alcuni casi si ripropongono) casistiche che, a causa dell'impiego delle suole LL, possono in determinate circostanze generare inconvenienti d'esercizio o, nelle peggiori delle ipotesi, disastri o stragi ferroviarie. ■

Report convocazione CMC presso il Ministero del Lavoro:

Mercitalia Rail non riconosce i propri macchinisti, né le loro problematiche

In data di ieri (31/10/2022) si è svolto l'incontro online tra una delegazione del Coordinamento Macchinisti Cargo, Agens (che agiva per conto della società Mercitalia Rail) e il Ministero del Lavoro, avente come oggetto un tentativo di conciliazione tra le parti.

Erano presenti: per il CMC una delegazione di macchinisti composta da Luca Esposito, Matteo Mariani, Pasquale Terracciano, Andrea Paolini e Clemente Garruto; per Agens Omero Marco Caparelli; per il Ministero Andrea Annesi, della Divisione IV della Direzione Generale dei Rapporti di Lavoro e delle Relazioni Industriali.

L'incontro (di cui alleghiamo il link del verbale <https://drive.google.com/file/d/1VpA2LaaK-fEApqMaI3vdhi-EYdIKIQuj/view?usp=drivesdk>) si è risolto **putroppo** con un nulla di fatto.

Il dott. Annesi, dopo aver riepilogato le motivazioni della vertenza dei macchinisti cargo, ha domandato ai rappresentanti del CMC se queste sussistessero tuttora. La delegazione del CMC ha quindi confermato che tutte le problematiche sollevate, durata orario di lavoro, numero notti, RFR diurni, mancanza di sicurezza negli scali ecc., sono rimaste tuttora prive di soluzione.

Il funzionario del Ministero, preso atto del sussistere delle problematiche ma anche della disponibilità del CMC ad instaurare un dialogo con l'azienda, ha quindi chiesto ad

Omero Marco Caparelli se la controparte fosse ugualmente disponibile ad aprirsi per un confronto.

Il rappresentante di Agens ha invece risposto "noi non entriamo nel merito di questo procedimento perché non riconosciamo il soggetto che ha attivato la procedura". Ha inoltre aggiunto che "Tutti i quesiti aperti sono ampiamente trattati e ben presidiati con i sindacati firmatari dei contratti di primo e secondo livello."

La giustezza e la fondatezza delle nostre rivendicazioni sono state **però** riconosciute dal dott. Andrea Annesi che, in questo senso, ha più volte tentato di richiamare - senza successo - l'attenzione di Agens ad instaurare un dialogo, e cercare di "contemperare la normativa con le esigenze dei lavoratori."

La delegazione del CMC, prendendo atto di quanto sostenuto dalla controparte, ha comunque confermato la propria disponibilità ad un confronto con Mercitalia, che potrebbe portare al miglioramento delle condizioni di lavoro del personale di macchina e permetterebbe di ottenere miglior sicurezza e salute per lavoratrici, lavoratori e collettività. Ha auspicato inoltre che il Ministero metta in atto i contenuti della Risoluzione della Commissione Lavoro del Senato del 22 febbraio 2022.

Tenuto conto del netto rifiuto della parte datoriale al confronto, come delegazione del CMC abbiamo precisato al termine della riunione che proseguiremo con gli scioperi e le lotte decise dai macchinisti e dalle macchiniste Mercitalia Rail.

La prossima proclamazione di sciopero è fissata per il 17-18 novembre prossimo. Scioperiamo e agiamo uniti per migliorare il nostro lavoro! ■



Quarant'anni fa - II (continua dal numero precedente)

1982—2022

Quarant'anni di «ancora IN MARCIA!»

Per il giornale dei macchinisti appena rifondato non c'era tempo per festeggiare. Subito si dovettero affrontare prove impegnative.

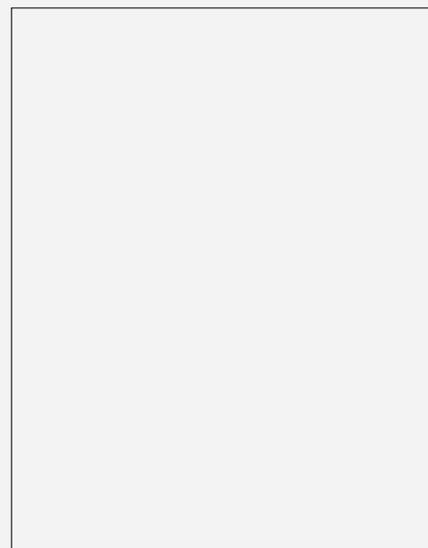
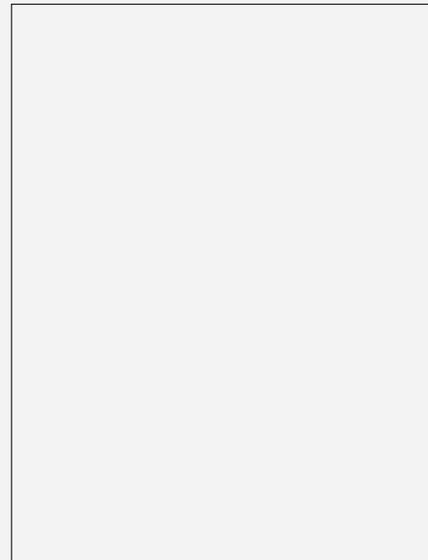
C'era il solito tema del capoconvoglio che aveva innescato un dibattito che sarebbe proseguito per vari numeri, argomento che saltavo in quanto, come detto, lo sentivo lontano. Ma il tutto coincise con un fatto terribile. Alle 5.30 del 27 novembre a San Benedetto l'espresso 519 Milano-Taranto in transito deragliò su un itinerario deviato a 30 km/h percorso a 80/90 km/h. Il giornale si fece promotore di iniziative a tutto campo, ricordando il disastro di Fornacette (Pi-Fi, 1978, dove erano morti due macchinisti di Firenze) e la strage di Eccellente (RC-Sa, 1980), respingendo la facile tesi dell'errore umano, denunciando la mancata attivazione della tecnologia e il fatto che fossero previsti itinerari devianti senza il supporto dei segnali fissi; ma soprattutto strinse un anello protettivo intorno ai due macchinisti, sopravvissuti e in attesa di processo, avviando anche una sottoscrizione.

Per noi giovanissimi era un vero e proprio squarcio nel buio, che colpiva la nostra immaginazione, il "toccano uno, toccano tutti" alla base della solidarietà di classe che veniva messo alla prova. Venivamo da esperienze di occupazioni di scuole, banchi accatastati come barricate e nulla più; ma ora la prova era assai più ardua: eravamo stati catapultati nel mondo del lavoro dove la morte ti guardava in faccia e il rischio ti accompagnava giorno per giorno. Ad indicarci la via erano i "vecchi", che avevano trovato la strada per prendere in mano in prima persona la difesa dei lavoratori viste la lontananza/latitanza delle burocrazie sindacali, e che ci tendevano la mano per unirli e rafforzare quel passaggio obbligato. E a quella mano ci aggrappammo con tutte le nostre forze. Lo strumento era il giornale, che si faceva le ossa tra denunce, controinformazione, battaglie come quelle sull'amianto e sui danni, un filo rosso che univa generazioni diverse, obiettivo che, come ricordavo, non aveva trovato attuazione neanche ai tempi del Castrucci. Il giornale negli anni successivi sarebbe arrivato a traguardi importanti, con inchieste e denunce che fecero tremare più di qualche poltrona. I potenti non riuscirono mai a comprendere come facesse un giornale autogestito e con scarsi mezzi, a contrapporsi con efficacia alle loro fortezze dorate e blindate all'apparenza inattaccabili.

Dopo la nascita del CoMU e un episodio davvero poco edificante in redazione (l'estromissione di Lanfranco Anesi, osteggiato da alcuni redattori fiorentini e da noi difeso vigorosamente, che lo fece precipitare in una crisi personale da cui non si sarebbe più ripreso, poi morto prematuramente), il giornale "si fece le ossa" nel periodo di massima mobilitazione, con un radicamento e dei numeri il cui mantenimento costituì un banco di prova negli anni successivi del riflusso. Il Gallori diceva una verità fondamentale di cui allora non riuscimmo a cogliere l'importanza: "ricordatevi che il CoMU muore ma il giornale rimane". Con questa osatura il giornale attraversò i periodi più bui, a partire dalla metà degli anni Novanta: il lavoro del macchinista cambiò profondamente. Fummo investiti dal fuoco della liberalizzazione, il che portò moltissimi attivisti e simpatizzanti a voltarci le spalle e "passare il Rubicone" (per dirla con Castrucci).

Il giornale negli anni successivi sarebbe arrivato a traguardi importanti, con inchieste e denunce che fecero tremare più di qualche poltrona. I potenti non riuscirono mai a comprendere come facesse un giornale autogestito e con scarsi mezzi, a contrapporsi con efficacia alle loro fortezze dorate e blindate all'apparenza inattaccabili.

Dopo la nascita del CoMU e un episodio davvero poco edificante in redazione (l'estromissione di Lanfranco Anesi, osteggiato da alcuni redattori fiorentini e da noi difeso vigorosamente, che lo fece precipitare in una crisi personale da cui non si sarebbe più ripreso, poi morto prematuramente), il giornale "si fece le ossa" nel periodo di massima mobilitazione, con un radicamento e dei numeri il cui mantenimento costituì un banco di prova negli anni successivi del riflusso. Il Gallori diceva una verità fondamentale di cui allora non riuscimmo a cogliere l'importanza: "ricordatevi che il CoMU muore ma il giornale rimane". Con questa osatura il giornale attraversò i periodi più bui, a partire dalla metà degli anni Novanta: il lavoro del macchinista cambiò profondamente. Fummo investiti dal fuoco della liberalizzazione, il che portò moltissimi attivisti e simpatizzanti a voltarci le spalle e "passare il Rubicone" (per dirla con Castrucci).



Le prime due pagine del numero 1, dicembre 1982

Il giornale aveva gli anticorpi per sopravvivere alle prove più impegnative, e le superò. Ma con la nascita dell'Orsa nel 2000 con l'unione innaturale tra il CoMU e il sindacato autonomo FISAFS, l'insufficiente e tardiva presa di distanza del giornale fece cadere le difese immunitarie e soprattutto snaturò inesorabilmente la testata, portandola ad inseguire, anziché orientare, una categoria sempre più allo sbando, caratterizzata da un crollo verticale della capacità di leggere, approfondire, studiare, orientarsi, solidarizzare. Così facendo «Ancora in Marcia!» diventò, per fattori oggettivi ancor prima che soggettivi, l'ombra di sé stessa. ■

ALP

Dagli impianti e dalle categorie



TRENORD LA REGIONE LOMBARDIA E LE QUESTIONI DI LANA CAPRINA

Riportiamo dai media la notizia delle quasi trentamila firme raccolte fra gli utenti del trasporto regionale lombardo a sostegno della richiesta di sostanzioso miglioramento del servizio. Un'iniziativa che poco sorprende vista la penosa *performance* (per usare un termine caro ai modernisti) che Trenord regala all'utenza fin dalla sua nascita. Ebbene, nel solco della realtà parallela che sembra aver imprigionato gli in-

quilini del Pirellone, il Consigliere regionale Simone Verni informa che: *Già un mese fa avevo sollecitato Regione a convocare nuovamente i Tavoli di quadrante del trasporto pubblico locale (sono al palo dal novembre 2019) dove siedono anche i Comitati e le Associazioni di viaggiatori e pendolari, ricevendo dall'assessore Terzi un inspiegabile dissenso.* Il consigliere d'opposizione prosegue dicendo che, secondo l'Assessore, *i Comitati e le Associazioni che siedono a questi tavoli non sarebbero formalmente rappresentativi dell'utenza, quando invece la loro legittimità è riconosciuta anche dall'art.28 del Contratto di Servizio stipulato con Trenord.* Effettivamente come porre in primo piano l'urgenza derivante da anni di disservizi davanti ad una gravissima questione di rappresentanza dell'utenza? Si sa in Regione Lombardia la forma è tutto. Purtroppo è amara ironia. Da anni scriviamo, mossi da fatti inconfutabili, di una società figlia legittima della bramosia politica, gestita in modo pessimo scaricando le evidenti mancanze su una collettività di utenti ormai esasperata. L'altra faccia della medaglia vede protagonisti i lavoratori che subiscono quotidianamente le conseguenze delle falle gestionali e delle annose mancanze di personale. E poi la solita guerra dei dati, ben pubblicizzati dall'azienda, che riportano miglioramenti che chi il treno lo prende fatica a riscontrare. L'ultima innovazione della ditta riguarda il curioso dato dei *sedili offerti* che, in teoria, dovrebbe ammalgiare gli scettici. Un dato che, ovviamente, non dice assolutamente niente riferito all'intera offerta di trasporto

(al massimo può aver valore per un treno) dove conta il dato km/treno. Ma volete mettere lanciare nell'etere questo pomposo numero. Tornando alla realtà non possiamo che ripeterci nel constatare il fallimento dell'intera esperienza Trenord, fallimento già in seme dalla sola idea di una *regionalizzazione* esasperata di un servizio fondamentale come quello ferroviario regionale. Le mani della politica, ancor più invasive di quanto lo siano già normalmente a livello nazionale, hanno fatto il resto alla stregua della sanità ad esempio. Un modello di stampo liberista ben poco incline al concetto di benessere collettivo. Un modello che, giova ricordare, ha trovato ben pochi oppositori fra le cosiddette *parti sociali* che, escludendo gli strilli d'ufficio, non hanno esitato nel seguire la strada tracciata dall'azienda firmando non pochi accordi a perdere. Ad oggi, dopo molti anni, sul tavolo rimangono i balletti aziendali-sindacali mentre utenti e lavoratori continuano a percorrere un solito sentiero impervio. Tale rimarrà finché non maturerà, dal basso (cittadini e lavoratori), la consapevolezza che politica, azienda e sindacati concertativi giocano una partita che non è la nostra e che le luccicanti insegne fatte di *efficienza, innovazione, performance* sono specchietti per le allodole per raccogliere i voti e le tessere necessarie a mantenere accese le luci del baraccone. Trasporti, sanità, scuola sono materie troppo importanti per essere messe alla mercé degli appetiti locali. È tutto da rifare!

LIVORNO MIR INCONTRO COL CAPO IMPIANTO

Riteniamo che sia importante pubblicare il report di un incontro, a nostro modo di vedere significativo, avvenuto recentemente a Livorno tra un gruppo di Macchinisti di Mercitalia Rail e il Capo impianto locale. L'oggetto dell'incontro riguardava la saletta PdM di Livorno Calambrone, teatro qualche anno fa di un crollo di parte del solaio e dichiarata inagibile (non si sa se ufficialmente o ufficiosamente). Rimasta dimenticata per qualche tempo, la saletta è tornata in auge per il ripristino del servizio di riserva assegnato a Mercitalia Rail per il soccorso treni in linea. I lavoratori hanno segnalato quindi la

Da questa fontanella al binario 2 di Domodossola lato Svizzera per decenni ha zampillato un'acqua fresca e dissetante. L'arrivo a Domo, soprattutto in estate, significava scendere a turno dal locomotore per bere e darsi una rinfrescata. Il granito, sicuramente di qualche cava della zona, stato perfettamente modellato. Noi ammiravamo e rispettavamo quest'opera d'arte tanto umile quanto utile, che era tenuta in perfetto ordine e pulita.

Oggi la fontanella è ridotta ad un cumulo di calcinacci. Circondata da menefreghismo, ignavia, individualismo, incoscienza. L'incuria cresce di pari passo all'indifferenza, il tutto fa pena, per non dire altro.



problematica e l'azienda ha provveduto assegnando l'appalto per mettere in sicurezza la saletta. Tuttavia restavano dubbi sull'effettiva messa in sicurezza con relative certificazioni visti i precedenti crolli e pertanto i lavoratori hanno richiesto un incontro chiarificatore in merito. Di seguito si allega il report: "Ieri pomeriggio (23/11/2022) si è svolto un incontro informale (su richiesta dei lavoratori) tra una rappresentanza di macchinisti di Livorno ed il capo impianto. Il tema principale è stato il servizio di riserva a Calambrone sia per quanto riguarda i lavori eseguiti nella saletta predisposta per il personale di macchina, sia per le condizioni del locomotore utilizzato. Abbiamo ribadito come lavoratori la necessità di un sopralluogo delle autorità competenti per verificare l'efficacia dei lavori svolti nella saletta e per garantire la sicurezza della stessa. Per quanto riguarda il locomotore invece ci siamo soffermati sulla sua sporcizia ed abbiamo richiesto un intervento cadenzato, oltre all'igienizzazione, per ovviare a tale inconveniente. Ci è stato risposto che i lavori della saletta, come si vede chiaramente, non sono ultimati in quanto mancano alcuni arredi, devono sistemare le due porte di accesso ed effettuare una pulizia finale e che quindi dovremmo rimandare una eventuale verifica dopo la fine dei lavori. Siamo rimasti d'accordo che nella settimana prossima avremo aggiornamenti. Per la pulizia del locomotore ci siamo accordati sul chiedere alla ditta che sta eseguendo le sanificazioni la disponibilità ed i costi per effettuare quest'altro servizio anche per tutte le locomotive presenti nello scalo. Abbiamo poi ribadito alcune problematiche riscontrate ultimamente sulla gestione delle ferie, modalità di richiesta di regolarizzazione dei servizi e problemi legati ai taxi per gli alberghi che non hanno un servizio navetta, in particolare nella città di Grosseto. Per quanto riguarda la richiesta e la concessione delle ferie, ad oggi, le modalità sono le seguenti: mandare una email al capo impianto che poi se approvata la girerà alla programmazione, per la messa su "Veste", anche se questo sistema non sembra essere per noi il migliore. Sulla questione taxi il capo impianto ci ha ribadito la possibilità di usufruire, quando necessario, di tale servizio, previo accordo via email con lui, che effettuerà il rimborso della corsa co-

me è già capitato ad altri macchinisti. Abbiamo inoltre sottolineato che i RFR diurni, denunciati con la nostra lettera, sono ancora presenti nei TV2. Ci è stato detto che in deposito sono a conoscenza di chi richiede le rimodulazioni, e che quindi -sembra- che chi programma si adopera di conseguenza per agevolare chi fa richiesta di rimodulare il RFR diurno. Il capo impianto infine ci ha comunicato che in data 24 novembre verrà svolta una riunione "tra capi", alla quale peraltro lui non parteciperà, nella quale spera, come noi, si potranno decidere, in maniera definitiva, alcune procedure che da troppo tempo sono lasciate un po' al caso. Ci teniamo a sottolineare la cordialità dell'incontro avvenuto col capo impianto nella speranza che alle parole seguano i fatti. Nel frattempo possiamo ritenere soddisfatti degli impegni presi da parte aziendale". In conclusione possiamo dire che questo è stato un appuntamento ragguardevole, anche in prospettiva. Le questioni che sono state dibattute riguardano generalmente l'ambito Rsu e in quel frangente le Rsu erano gli stessi lavoratori che si erano autoconvocati, senza che abbiano dovuto segnalare a nessuno i problemi ma -in realtà- gestendoli in propri e portandoli in azienda. Che poi verranno risolti o meno questi problemi è tutto un altro paio di mani, ma questo riguarda anche le difficoltà che incontrano le Rsu ufficiali. Non va quindi sottovalutato questo metodo di impegno diretto, che può essere molto importante per i lavoratori e ripetuto in qualsiasi ambito ferroviario.

**COORDINAMENTO MACCHINISTI
CARGO
SOLIDARIETÀ E VICINANZA
AL COLLEGA TPT!**

Nella giornata di ieri, 30 novembre 2022, è circolata la notizia che riportava un gravissimo infortunio avvenuto al Brennero. L'infortunio sembrava interessare un TPT, il quale durante una lavorazione in stazione (si ipotizzava durante una prova del freno) sarebbe stato investito da un treno in ingresso. L'investimento, stante le prime informazioni che venivano diffuse nei canali social, avrebbe provocato il rischio della perdita di un braccio del TPT.

Oggi, 1° dicembre 2022, i sindacati

firmatari nazionali hanno ufficializzato questa terribile notizia, e noi lavoratori non possiamo lasciar correre, come non possiamo delegare a nessuno la nostra salute e sicurezza. Il percorso assembleare del Coordinamento Macchinisti Cargo ha sempre denunciato le pessime condizioni del lavoro in ferrovia e ha sempre contrastato la disastrosa organizzazione del lavoro che è all'origine di ogni infortunio, come nel caso della morte del collega macchinista Umberto Leone (schiacciato tra i respingenti durante le fasi di aggancio) e in quest'ultimo caso del giovane collega TPT di 22 anni. Non esistono infortuni più o meno gravi, che siano mortali oppure no. Esiste la precarietà della sicurezza, questa sì che esiste. Gli scioperi che stiamo proclamando, insieme ai gruppi di lavoro su normativa e sicurezza negli scali, rappresentano la nostra voce con la quale vogliamo farci sentire in un ambiente lavorativo sordo alle nostre legittime richieste, e rappresentano quello che secondo noi serve in ferrovia, ovvero la cultura "della lotta" per la sicurezza. Chi presta servizio nell'esercizio ferroviario sa bene come funziona il lavoro sulla rotaia, e sa quanto sia indispensabile attivarsi per combattere la guerra quotidiana contro un modello organizzativo che ci considera solo dei numeri, e che non mostra neanche il rispetto di riconoscerci quali le persone coscienti che riteniamo di essere.

Coordinamento Macchinisti Cargo

PENSIONAMENTI

Pippo Costa (Modica)

Pippo Costa, macchinista dell'impianto di Modica (Ragusa), il 17 settembre è giunto al capolinea. Ad accoglierlo per la sua ultima corsa un folto pubblico di familiari e colleghi, con botti e coriandoli.

E' stato uno dei fondatori e coordinatori del Comu locale e regionale, e al momento del suo scioglimento, senza esitazione è passato a militare nella CUB Trasporti (allora ancora FLTU-niti) assieme ad un gruppo di macchinisti decisi a continuare l'esperienza di sindacalismo conflittuale in un impianto e in una linea afflitti da progetti di ridimensionamento che solo dopo lunghi anni di impegno sono stati bloccati permettendo una ripartenza che adesso comincia a dare i suoi frutti.

Pippo, sempre in prima fila in queste battaglie, si è reso protagonista di numerosi e indimenticabili episodi; memorabile lo scontro con una agguerrita Cisl filoaziendale, impegnata a far fallire le lotte del sindacato di base. La sua determinazione, la sua vasta cultura e la sua professionalità hanno caratterizzato le relazioni con i compagni di lavoro, e rappresentano il ricordo migliore che un lavoratore possa lasciare. Ma contiamo di averlo ancora al nostro fianco per le lotte e le iniziative del presente e del futuro.

Intanto gli rinnoviamo, dalle colonne di CUB Rail, i migliori auguri della CUB Trasporti ragusana.

Pippo Gurrieri



Massimo "Apo" Maselli (Laveno)

Sono in molti a chiedersi chi abbia potuto "uscire" uno come Apo. Massimo Maselli, macchinista Trenord del presidio di Laveno (ramo FNM) è per tutti Apo, diminutivo di "Apostissimo", esclamazione che lui usa per commentare qualsiasi avvenimento, dal più frivolo al più serio. Il suo è diventato un vero e proprio grido, destinato a tramandarsi nei secoli, un po' come il *Kyrie eleison* dei cattolici, giusto per capirci. Macchinista a vapore sulle tratte FNM, addetto al paiolo nelle polentate Cubrail nel bosco (parte da Laveno col trattorino carico di paiolo, ferri, canna fumaria, inseguito e fermato regolarmente dalla forza pubblica "lei dove crede di andare?" "A fare la polenta nel bosco, apostissimo"), a sua volta organizzatore di risottate e polentate nel suo feudo in Valcuvia "dove vengono persino i capistazione, apostissimo", capace di catalizzare un'intera piazza parlando dei suoi aneddoti ferroviari anche in paesi che non hanno mai visto la ferrovia, integratissimo nel gruppone milanese nonostante la tessera... Orsa (AAARGH!), autore di almeno dieci rinunce a diventare capodeposito e altrettante a master: "no grazie, rimango macchinista, apostissimo", autore di una Divina Commedia dove il "per mezzo del cammin di nostra vita" è diventato "per mezzo del doblò di marca antica"... dedicato al suo furgone, e potremmo continuare all'infinito.

Ora si dedicherà a tempo pieno alle caprette e alle galline, forse a un motoscafo, alla polenta e chissà a cos'altro. Sempre apostissimo, ovviamente!



A cinquant'anni da Puente Moreno



Ogni anno, nei primi giorni di ottobre, migliaia di pellegrini devoti del “pobrecillo de Asís” (San Francesco d’Assisi) raggiungevano il villaggio minerario di Real de Catorce, nello Stato messicano di Saltillo, che distava 15 km dalla stazione percorsi a piedi, a dorso di mulo o di cavallo, flagellandosi o portando sulle spalle un’altra persona. La sera del 5 ottobre 1600 pellegrini salirono su uno dei treni che li avrebbe riportati nei loro villaggi. Due locomotori (8402 e 8405), ventidue vetture in gran parte vetuste. Poco dopo le 23, nell’affrontare un tratto in forte pendenza in discesa (tra il 15 e il 20 per mille), il treno prese velocità. Le vibrazioni e gli scossoni erano sempre più forti; poi la gente cominciò a cadere a terra. Mancavano pochi minuti a mezzanotte quando il treno, ormai lanciato a 115 km/h in prossimità del “Puente Moreno”, 4 km prima di Saltillo, volò fuori dai binari. Pochi istanti, e i vagoni si ribaltarono e accartocciarono, poi presero fuoco. Il frenatore Vicente Martínez Torres, scampato al disastro, corse a fermare con bengala e petardi un treno che seguiva, evitando un disastro maggiore.

I primi soccorritori giunti sul posto dalle case vicine indirizzarono le lampade in direzione delle urla, dei pianti e dei lamenti. Si trovarono davanti a ustionati, mutilati, decapitati. Vennero allertati i soccorsi dagli Stati vicini, che arrivarono dopo ore non senza difficoltà. Il bilancio delle vittime salì inesorabilmente. Alla fine il bilancio ufficiale fu di 234 morti e 1200 feriti, tutti poveri o poverissimi delle classi più umili.

L’impressione fu enorme, in particolare fece il giro del mondo un’immagine

del fotografo Héctor García Bravo, che ritraeva un soccorritore 19enne, figlio di ferroviere, Antonio de la Cruz, con una bambina di 4 anni morta tra le sue braccia.

Il numero reale delle vittime non si seppe mai. I resti non identificati vennero sepolti in una fossa comune nel Panteón di Santiago. Oggi quella fossa non è rintracciabile. Più di una casa dei villaggi vicini cadde in abbandono perché i residenti erano membri della stessa famiglia, tutti morti.

L’equipaggio era composto dal macchinista Melchor Sánchez Chavarría, dall’aiutante Ignacio Carrizales García, dal conduttore Jesús Rocha Serna, dai frenatori Pedro Rodríguez Barbosa e Juan Juárez Alvarado.

Le autorità vollero chiudere il caso del “Trenazo de Puente Moreno” il prima possibile e il verdetto arrivò quasi subito: i membri dell’equipaggio si erano ubriacati nel pomeriggio precedente, in compagnia di “donne di facili costumi”. Arrestati, vennero tradotti nel carcere di Saltillo, accusati di reati gravissimi.

Tre giorni dopo gli arrestati dichiararono alla stampa che le donne (di cui non c’era traccia sul luogo del disastro, forse scese prima) avevano solo chiesto un passaggio. Inoltre il dottor Luis Morales Benavides, direttore dell’Ospedale dei Ferrovieri di Saltillo, smentì che essi fossero ubriachi; gli esami del sangue erano nella norma, c’erano solo tracce lievi di alcool; si rifiutò di firmare una versione di comodo, e allora le FNM lo licenziarono.

Al processo gli imputati ribadirono: “Non eravamo ubriachi, né avevamo donne con noi [...] abbiamo dichiarato altro perché sotto tortura e picchiati”. Il macchinista disse di aver azionato la

frenatura a fondo, e che neanche il famigerato “pedal del hombre muerto” era servito a qualcosa.

L’accusa di ubriachezza perdeva mano mano di credibilità. La difesa puntò tutto sul guasto al sistema frenante lanciando un’accusa oscura: “un uomo estraneo all’equipaggio si trovava tra il secondo locomotore e il primo vagone”. Nel frattempo indagini segrete della polizia arrivavano più o meno alla stessa conclusione: “fu un sabotaggio”. Quattro anni dopo quella del disastro provocato intenzionalmente era molto più di un’ipotesi.

Perché?

Il disastro si verificò mentre era in corso uno scontro durissimo tra il sindacato ufficiale STFRM e i dissidenti del MSF guidati da Vallejo (come i nostri lettori sanno, siamo in contatto con storici attivisti del MSF, sul CubRail abbiamo ospitato loro scritti e parlato moltissimo di Vallejo, che nel 1972 era reduce da 11 anni di carcere). I due gruppi si affrontarono spesso in conflitti armati, nel frattempo si verificarono numerosi sabotaggi sulla rete ferroviaria, di cui si cercava di accusare i dissidenti, che respinsero e ribaltarono le accuse denunciando un piano per gettare discredito sulle ferrovie e giustificare la repressione nei loro confronti. Il segretario nazionale del STFRM Mariano Villanueva Molina raggiunse comunque il suo scopo, quello di far destituire il gerente nazionale delle FNM Víctor Manuel Villaseñor che, peraltro, in un libro del 1977 lanciò accuse verso il sindacato sul sabotaggio di Puente Moreno, uno dei peggiori disastri ferroviari della storia, che mezzo secolo dopo ha ancora domande senza risposta. ■

ALP

OMBRE ROSSE



ACCIAIO PER L'EMIRO

In una calda serata estiva del 1990 mi presento alle 21, alla fine dello sciopero. La prestazione residua permette di raggiungere la località prevista per il Riposo Fuori Residenza, che poi è Bologna San Donato.

Notiamo subito che il nostro servizio è particolarmente curato, "presto", "fate presto, dategli una macchina, invio per Sesto San Giovanni".

A Sesto un treno di barre d'acciaio sfornate dalle acciaierie attende il locomotore sin dal pomeriggio. Invano, gli scioperi funzionano, eccome. Una volta agganciati, dovremo partire in direzione Bologna, il treno è diretto a Brindisi dove una nave cargo porterà il prezioso carico in un emirato. Treno super raccomandato, ma lo sciopero rischia seriamente di far saltare la coincidenza con la nave cargo.

E infatti i problemi cominciano subito. Macchine in deposito non ce ne sono, tutte assegnate ai treni notturni per il Sud che allora, nella Ferrovia vera, erano tanti. La nostra è in Centrale. Raggiungiamo la stazione e abilitiamo la locomotiva. L'unica disponibile, una E447. Rappresentava una modifica evolutiva della Tartaruga, era stato cambiato il rapporto di tra-

smissione (42/75 invece di 40/77) per far sì che, a 200 km/h, il numero di giri dei motori fosse ridotto e, dunque, fosse garantita una minore usura, specie dei collettori e delle spazzole.

Mentre effettuiamo l'invio controllo la prestazione. Arrivati a Sesto, un comitato d'onore ci accoglie: manovratore, verificatore, assistente ai veicoli, DM... mancano solo parroco e sindaco.

Non ci vuole molto a capire che il treno è fuori prestazione. Di poco, qualche tonnellata oltre le 5 di margine. Ma è fuori. D'altronde la Tartaruga era stata modificata per correre in Direttissima, mica per trainare merci. Timidamente ci viene chiesto di trainare l'eccedenza. Il treno è troppo importante. Ovviamente non ne voglio sentir parlare. La PGOS è la PGOS. Tagliamo un carro in coda, per l'importanza di quella composizione è un po' come se avessimo tagliato un elettrotreno.

Partiamo.

Marcia privilegiata. Ma il ritardo accumulato per lo sciopero è comunque significativo. Sommando le due prestazioni, quella non effettuata per lo sciopero e la residua, non arriveremo in tempo a Lavino. Emettiamo M40 per l'abbandono e concordiamo di fermarci a Modena. Un piccolo dormitorio attaccato alla stazione ci permette di effettuare il riposo fuori residenza; poi, all'indomani, attendremo lì il nostro treno di ritorno. Nel frattempo il treno monco riparte con una coppia di riserva venuta da Bologna a prelevarlo, accumula ulteriore ritardo e, ci dicono, perderà l'appuntamento con la nave cargo.

Nel novembre 2022 per la prima volta un emirato ospita i Mondiali di calcio. Paese piccolo, ma ricchissimo di petrolio e di gas naturale, che all'uopo ha costruito sette stadi e una serie di infrastrutture. Ciò ha comportato l'ingresso di grandi numeri di manodopera proveniente soprattutto da India, Nepal, Bengala, Pakistan, Filippine, Sri Lanka.

Hanno lavorato tra i 40° e i 50° in

condizioni che lasciamo immaginare e con la paura permanente di denunciare e non essere pagati.

Secondo «The Guardian» negli ultimi dieci anni, ovvero da quando è stata assegnata la coppa del mondo all'emirato, si contano ufficialmente 6500 morti, trascritti come "cause naturali" (48%), "incidenti stradali" (12%), "incidenti sul lavoro" (7%), "suicidi" (7%). Ma molte statistiche elevano il numero a oltre il doppio. Le cifre ufficiali del governo parlano di soli... 37 decessi legati alla costruzione di stadi.

E tutto questo per cosa?

Per i mondiali di calcio. Il «New York Times» del 7 novembre riporta che sono previsti biglietti gratuiti di ingresso allo stadio a condizione che non venga criticato il paese ospitante. Che poi è un emirato.

Che poi si chiama Qatar.

L'emiro del Qatar e la sua corte si divertiranno a guardare partite in stadi che grondano sangue, più morti che minuti giocati.

Roba da boicottaggio, gli appelli delle associazioni umanitarie perché emerga la verità sulle morti (neanche riconosciute e che rimangono senza indennizzo) dei lavoratori legate ai mondiali continuano senza sosta.

Qatar... Il nome mi ricorda qualcosa che affiora dal passato...

...Ma certo!

Era il Qatar! L'emiro del Qatar! L'ordinante dell'acciaio!

Seduto in tribuna ci sarà colui che ha ereditato il trono di un predecessore che, in un lontano giorno di oltre trent'anni fa, attese invano un carico d'acciaio. Che non arrivò perché dei lavoratori lottavano, e certo non si divertivano. Perché lo sciopero è sacrificio, e non divertimento.

Nella speranza che i lavoratori schiavizzati e costretti a morire per il divertimento altrui un giorno trovino il coraggio e si ribellino ai loro sfruttatori e alle condizioni disumane cui sono sottoposti, contro tutte le ingiustizie. ■

ALP



MORGANA LEFAY Maleficium (1996)



Un crudele processo nell'epoca dell'Inquisizione è il filo che lega la storia raccontata in questo disco. Un concept si direbbe. Svedesi, attivi dagli anni 80, i Morgana Lefay sono il classico gruppo che per misteriose ragioni non ascende al grande successo pur sfornando lavori eccellenti. Dopo la tetra apertura strumentale/ambientale di *The Chamber Of Confession* ci colpisce la potentissima *The Source Of Pain*, un avvincente connubio fra riff, ritmica post thrash e cori epici. Quasi una bestemmia ma venuta benissimo. Lo struggente intro vocale di *Victim Of Inquisition* nasconde una canzone che unisce perfettamente suoni distorti e riff potenti con un arrangiamento che non perde il senso del racconto grazie agli stacchi acustica/voce. Evidente la perizia tecnica dei cinque scandinavi, soprattutto perché sono capaci di amalgamare la ricercatezza con la potenza. *Madness* è un piccolo capolavoro: cantato teatrale supportato da riff squadrati nelle parti più dure e da chitarre pulite nella parte che precede un finale travolgente, assoli davvero belli. Il pezzo è lungo ma talmente magnetico da scorrere veloce. La seguente *A Final Farewell* è nient'altro che la classica ballad dalle ottime linee vocali con l'altrettante classico assolo finale, pezzo diciamo d'atmosfera ma nulla più. Ben altra caratura per la successiva *Maleficium*, un pezzo martellante ma con

un groove eccezionale. Non mancano i cori epici ben piazzati fra i riff rocciosi che scolpiscono tutto il pezzo. Un lungo intro di basso ed una voce malefica caratterizzano la breve *It* che non è altro che l'intro ai riff stoppatissimi di *Master Of The Masquerade*. Ritmica spacciosa e un cantato davvero cattivo, tanto da sconfinare in un metal molto.. *Pantera*. Trascinante. Potremmo usare lo stesso aggettivo per la successiva *Witches Garden* che però ha il difetto di essere un pò carica di stacchi e di soffrire di linee vocali abbastanza contorte. Con *Dragons Lair* si cade nello scontato, il pezzo è bello aggressivo ma pare raffazzonato fra citazioni thrash e riff ripetitivi. *The Devil In Me* cambia completamente registro, si rallenta di brutto e ne viene fuori un bel pezzo di doom che dà varietà al corso del disco. D'altronde sono svedesi e il doom a quelle latitudini è quasi sport nazionale. *Where Fallen Angels Rule* vive quasi interamente su di un paio di riff eccellenti e sul senso di ansia creato dai cambi di tempo. Piacevolmente oppressiva. Il disco volge al termine con un palese omaggio al metal anni 80, *Creatures Of The Hierarchy*. Tutto è perfettamente al proprio posto: dal riff portante al ritornello accattivante, dalla ritmica precisa all'assolo finale. Didascalico. La chitarra acustica di *Nemesis* chiude un disco di metal ispirato, ben costruito ed ottimamente suonato. Band ingiustamente outsider, da ascoltare e riascoltare.

CROWBAR Zero And Below (2022)



Astenersi puritani del rock/metal, qui non si va tanto per il sottile (già il loro nome dice molto). Band nata a New Orleans oltre trent'anni fa, da sempre navigante nel cosiddetto Sludge metal che altro non è che una fusione fra ritmi rallentati, rabbia tipica dello stile hardcore punk e una bella dose di decibel. Insomma roba ignorante. *The Fear That Binds You* parla della paura che riev-

sce spesso a bloccarci ed è un vero assalto sonoro fra parti lente e pompate e accelerazioni illegali sul ritornello. Con *Her Evil Is Sacred* cala un'atmosfera pesante e oppressiva per merito del riff lento e squadrato che si ripete per tutto il pezzo insieme al cantato acido e dissonante. *Cupa*. Pari intenzioni trasudano da *Confess To Nothing* ma, a dire il vero, con molta meno ispirazione. Ne esce roba piacevole ma scolastica. In *Chemical Godz* i quattro americani inseriscono un riff più bluseggiante che precede una seconda parte del pezzo ancora rallentata ma piacevolmente accompagnata da ottimi fraseggi di chitarra. Magnetica. Un riffone tetro introduce *Denial Of The Truth*, il ritmo è minimale e la voce a tratti pulita a tratti abravisa sembra volare sopra un'atmosfera davvero inquietante, bella l'accelerazione finale e grande la ritmica. Dominante. *Bleeding From Every Hole* toglie il freno a mano e parte a scheggia con un giro di basso pompatissimo e un'attitudine decisamente "punk" nella strofa che impatta poi con le chitarre stoppate del ritornello. Bel pezzo. Riff e ritmica da manuale del bravo metallaro per l'apertura di *It's Always Worth The Gain*, pezzo quadrato, ben suonato e con un arrangiamento vario che trova l'apice nella cattivissima accelerazione finale. Spigoloso. Gli ultimi capitoli dell'opera partono dalla ridondante *Crush Negativity*, lenta e ossessiva dal primo all'ultimo secondo. Di altro spessore *Reanimating A Lie*, prima parte cadenzata ma con un bel tiro e un bel ritornello acido, seconda parte di tutt'altro tenore con una ritmica punteggiata e pompatissima, infine repentino rientro su ritmi più rallentati per il finale. Adrenalina. La title track viene lasciata in coda e si entra subito in un'atmosfera epica e sofferente che segue tutto il pezzo ed è difficile staccarsene tanto sono interessanti i cambi di tempo, gli struggenti fraseggi di chitarra e i break acustici che danno freschezza. *Dulcis in fundo*. Insomma per tutti i nostalgici del metal anni 90 un ascolto piacevole.

VICIOUS RUMORS Welcome To The Ball (1991)



Nati a fine anni 70 nella Bay Area californiana, sono una di quelle band "di base" che hanno seminato tanto ma raccolto poco a livello di fama rispetto ad altre band certamente meno geniali. Suonano il tipico Power Metal americano (forse l'hanno proprio inventato) e con questo loro quarto album impartiscono una lezione inarrivabile. *Abandoned* mette in mostra l'incredibile voce di Carl Albert che imperversa aggredendo le note più alte su un tappeto sonoro roccioso con riff stoppati e una ritmica funambolica a farla da padroni. Ci pensa *You Only Live Twice* ad alzare il voltaggio con una velocità fuori dal comune ed un vago sapore futurista negli assoli e nei suoni, l'atmosfera è calamitante grazie alle belle melodie del cantato. Più cattiva *Savior From Anger*, riff intrecciati e ritmica piena zeppa di stacchi rendono il pezzo una vera fucilata ma, proprio qui sta la grandezza della band: gli arrangiamenti sono divini, sempre vari, originali e pieni di cambi di tempo con assoli mai banali e linee vocali magistrali. La successiva *Children* dovrebbe essere la ballad del disco ed effettivamente Albert la interpreta perfettamente come tale, ma scordatevi il solito arrangiamento mieloso e ruffiano di gran parte delle ballad. Qui il tutto è condito da suoni vari ed una robustezza di base nella ritmica che ne fanno un pezzo comunque tosto. Riff pompato e doppia cassa accompagnano *Dust To Dust*, in generale non è il miglior pezzo del disco ma valga il fatto che molte soluzioni presenti nella canzone sono state saccheggiate da band anche importanti. Non poco. Altro pezzo da manuale è *Raise Your Hands*, nel senso che non manca nulla e tutto è al proprio posto. Ha anche un bel tiro e Albert ci regala la solita grande prova vocale, forse è troppo accademico sia nell'arrangiamento che nei suoni. Cade nella stessa trappola la successiva *Strange Behavior* nonostante qualche riuscito fraseggio centrale. Chiunque mastichi hard

rock capirà che l'intro di *Six Stepsisters* è una chiara "ispirazione" Motorhead e i nostri non fanno nulla per negarlo visto che alla batteria poteva benissimo esserci Mikkey Dee tanto è travolgente la ritmica che dà un senso al pezzo. Semi cover. La chiusura del disco viene affidata a due pezzi molto diversi. Subito la tirata *Mastermind* che lucida il classico metal ottantiano e lo fa decisamente bene. Soliti virtuosismi vocali ed un assolo finale non indifferente. A chiudere l'elegante *When Love Comes Down*, fin troppo nelle strofe, abbastanza zuccherose, e piacevolmente spigolosa nel ritornello accompagnato da suoni compressi che rendono questa ballad un pò meno ballad. In definitiva per chi vuole farsi un viaggetto nel metal classico qui trova una breve enciclopedia.

DEATH ANGEL The Ultra-Violence (1987)



Cinque ragazzotti di San Francisco, ma di origini filippine, formano nel 1982 i Dark Theory (poi divenuti Death Angel). Nonostante l'età media di neanche vent'anni nel 1987 tirano fuori quello che è a mio parere uno dei dischi più belli della storia del Thrash Metal. Ed uno dei primi dischi thrash che ho ascoltato in quella meravigliosa era che nel giro di un anno sfornò monumenti come *Master Of Puppets* dei Metallica e *Reign In Blood* degli Slayer. Ebbene qui siamo a quei livelli, tre quarti d'ora di thrash di una qualità impressionante e ne abbiamo subito prova con la travolgente *Thrasher*. Le chitarre ci disorientano con un intreccio di suoni sconosciuto anche alle band più acclamate e con un susseguirsi di cambi di tempo che tutto farebbero pensare tranne che ad una band di poco più che adolescenti. Il riff principale è acido, penetra in testa e si intravede una qualità tecnica non indifferente. Con *Evil Priest* siamo al cospetto del classico pezzone thrash ad alto voltaggio ma, neanche a dirlo, la band tutto fa meno che attenersi ai clichè. Il cantato è forse l'unica cosa di familiare che si percepisce

perchè il resto scorre fra accelerazioni furiose, stacchi spigolosi e una cascata di riff ed assoli che si incastrano e si rincorrono senza sosta. La parola filler è bandita su questo disco e la successiva *Voracious Soul* è un altro assalto sonoro in tipico stile Death Angel. E' oggettivamente difficile descrivere la raffinatezza di un arrangiamento che riesce a far convivere in una meravigliosa cavalcata il riffone portante, il ritornello melodico, la tessitura di arpeggi e le ripartenze che si scatenano dalla ritmica forsennata. La voce sguaita di Osegueda caratterizza l'originale *Kill As One* che si fa trainare da un riff ossessivo sul quale si innestano assoli davvero non comuni per tecnica e fantasia. Altro gran pezzo. Se dovessi fare una classifica dei migliori pezzi thrash la successiva *The Ultra-Violence* occuperebbe sicuramente le posizioni di vertice. Mi riesce difficile descriverne le caratteristiche perchè è un meraviglioso compendio di cosa deve essere il thrash metal (almeno per me). Da ascoltare in religiosa meditazione. Il disco potrebbe tranquillamente finire qui ma un intreccio di ritmica martellante e riff taglienti ci regalano la cattivissima *Mistress Of Pain*. La band è assolutamente in stato di grazia, il ritmo è alto, i cambi di tempo incessanti e i riff di una freschezza e varietà sorprendenti. Il cantato è perfido come la lussuria che racconta e non mancano assoli ficcanti che corrompono l'orecchio. Si presenta subito dopo l'intricata *Final Death* che si incastra fra mille sfumature diverse di suoni e riff con giri di basso pompatissimi e un tono generale possente. Le tematiche sono apocalittiche ed il cantato le rende benissimo creando un'atmosfera a tratti fuori dai normali canoni del genere. Chiude il disco la breve e velocissima strumentale *I.P.F.S.* Cos'altro dire: lo rimetto daccapo!

Henry Chinaski book section

charles
bukowski



La book section recensisce :



Viaggio sul fiume mondo Amazzonia Angelo Ferracuti Giovanni Marrozzini

Incuriosito da una recensione trovata per caso su un quotidiano, ho ordinato e comprato questo libro. Essendo consapevole di avere tra le mani un reportage narrativo mi sono venute in mente le regole - previste ma non scritte- per un buon reportage: struttura; voce narrante che ha un'opinione; stile; scopo focalizzato; morale dichiarata dello scrittore; informazioni tematizzate e via così.

Ebbene, se c'è una cosa a mio avviso meravigliosa, nel leggere un testo di oggettiva qualità, è quella di poterci dimenticare di regole e postille in quanto il racconto trascende il lettore in una dimensione alternativa, da dove peraltro si deve decidere se uscire o rimanerci e quindi continuare a restare sospesi.

Impresa certo non facile, quella di ritornare nella realtà quotidiana, leggendo "Viaggio sul fiume mondo", di Angelo Ferracuti e Giovanni Marrozzini (Mondadori, pp. 228, euro 18,50). Angelo Ferracuti, la voce narrante, e Giovanni Marrozzini, il fotoreporter, scavano letteralmente dentro loro stessi per dar vita a un reportage vivo, crudo, emozionante, che tuttavia non si lascia andare alla ricerca di sensazioni a buon mercato. L'introduzione fotografica di Giovanni Marrozzini agevola, in questo modo, un personale cammino di introspezione del lettore già in apertura del libro, anche grazie alla scelta del bianco e nero, il quale (con la magia senza tempo propria della monocromia) ci direziona sulla visione del mondo amazzone interpretata

dagli autori.

Il punto di vista critico alberga -in modo costante- in tutta la narrazione e, seppur lo scopo del viaggio (che spazia temporalmente e geograficamente) sia dichiarato e preciso, non manca il punto di vista distaccato degli autori. La fluidità della scrittura è notevole, tiene l'attenzione di chi legge "sul pezzo". Non era, per così dire, scontata questa concentrazione dedicata alla costruzione del racconto. I punti dove gli autori potevano cadere in fallo erano molteplici, e proprio per aver tenuta salda la bussola si percepisce chiaramente che l'obiettivo non era impressionare il lettore con una storia turistica, bensì fornire una descrizione lucida e reale del vissuto in un contesto giornaliero estremamente complicato, dove chi scrive si trova di fronte situazioni anche pericolose. Un percorso quindi di crescita e maturazione personale che traspare dalle pagine e che si mostra in modo netto a chi legge il libro.

Il volume, va detto, non è inizialmente così semplice da seguire considerato che i capitoli non sono in ordine temporale crescente ma alterna eventi presenti e passati (i quali poi si intrecciano sul finale). In tal senso aiuta pertanto apporre le cosiddette orecchie alle pagine per fare mente locale su date e accadimenti. Questo però, a ben vedere, non può essere considerato un difetto perché il saltare avanti e indietro nel testo induce a una riflessione più accurata e a uno studio più rigoroso della materia che abbiamo di fronte. Il viaggio nello scempio del fiume mondo, che collega Brasile, Colombia e Venezuela, e la deforestazione accelerata -ma non iniziata- dell'Amazzonia nell'era Bolsonaro comporta al lettore effetti collaterali degni di un bugiardino farmaceutico: nausea, irritabilità, mal di stomaco. Avventurandoci nelle pagine si viene infatti a conoscenza delle ripercussioni ambientali -di un livello inusitato- generate dalle estrazioni petrolifere e aurifere. Nonché delle morti e delle probabili estinzioni di etnie indigene causate dall'inquinamento, passando poi dagli omicidi operati su larga scala di attivisti e sindacalisti che si battevano contro i crimini operati dalle multinazionali e dai latifondisti. E di come il civilizzato occidentale (tra cui l'Italia) contribuisca agli incendi illegali di migliaia di ettari di foresta per favorire gli allevamenti intensivi delle mandrie di bovini, la coltivazione della soia e della palma per i biocarburanti. Non si fa sconti a nessuno in "Viaggio sul fiume mondo". Perché, se da un lato è vero che il sistema capitalista assicura copertura e immunità a industriali, allevatori, speculatori, assassini e estrattori di risorse da parte delle autorità borghesi, è anche vero che il rovescio della medaglia interessa il singolo consumatore e la sua percezione di mondo e sostenibilità.

Altro fattore positivo -e da non trascurare- riscontrato in questo reportage sono i riferimenti storici a combattenti, sindacalisti, poeti, stragi. Non è rilevante fare l'elenco di

nomi e date riportate nel testo (anche per non fare un irrispettoso “spoileraggio” all’ottimo lavoro svolto dagli autori) ma quello che è importante adesso è definire il racconto come uno strumento che apre la mente alla conoscenza, e non come un secchio che rovescia quantitativamente informazioni nel cervello. Decisivo, in quest’ottica, è anche l’aver enunciato nel testo alcuni titoli di libri che richiamano singoli episodi o che in qualche modo aiutano ad aprire il cuore alla conoscenza, unica vera arma da usare contro le barbarie passate, presenti e future. ■

Henry Chinaski

Ode a chi non ode (LXV)

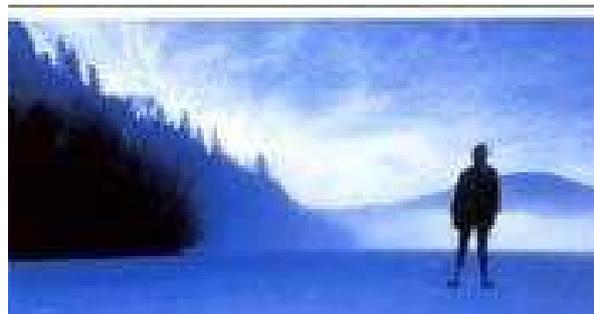
*Quello che non ho è un treno arrugginito
Che mi riporti indietro da dove sono partito
(F. de Andrè, Quello che non ho, 1981)*

Se hai di mica le orecchie foderate
Se non t’è amica la normativa
Se più la fatica non rammentate
sudicia sorda antica collettiva
E disaccorda la ritmica sui binari
anziché sull’amaca pendolare.
Se scappi e significa di fretta per te poco
che si mastica *sulla* piuttosto che *in loco*
Ben sappi, mica è pasto né refezione
finire con la michetta su in trazione

Ode a chi non ode (LXVI)

*“apriti mare e lasciali passare”
(A.Mannarino, Apriti cielo, 2017)*

In coda treni alla protezione
in abbandono dalla direzione
s’attendono l’ammissione
bisogni e trasogni disacquieti.
In gola ansie in remissione,
anelan l’attracco salvo, cheti,
stanchi a cavallo del rodiggio
spossati dal troppo viaggio,
rappreso desiderio di consegnarsi
appreso il precario stato di dispersi.
A Roma approdano superato il varco
tra le due torri dell’acqua lo sparto
sentinelle incrollabili poste a baluardo
di sottoterra sporgenti teste di chiavarda.
O verticali respingenti della Termini
che sarà, ad accogliere dal cielo
ancora animi in cerca di riparo
dalla nuova linea per Roma Gemini.



LA MACCHIA UMANA

Titolo originale: The human stain

Autore : Philp Roth

Einaudi super ET 13,50€

Coleman Silk è un professore universitario di lettere classiche, un professore capace, vecchio stampo, appassionato e profondo conoscitore della lingua. Tuttavia a causa di una parola è destinato a perdere tutto: posto, onore, aura, prestigio, moglie e rapporto coi figli.

La parola incriminata è “spettri”, usata per appellare due alunni sempre assenti alle sue lezioni. Ma la parola spettri nasconde un vecchio rancore di razza: un tempo si utilizzava come dispregiativo verso la gente di colore e i due alunni sono di colore.

Parte allora una crociata senza senso per distruggere questa persona, una crociata che lo porterà a non chiedere mai scusa, a ritirarsi anzitempo, a combattere a fianco della moglie per riabilitarsi finché la signora Silk si ammala e muore, a perdere i contatti coi figli che preferivano vederlo scusarsi piuttosto che imbarcarsi, a 70 anni suonati, in una guerra semantica che porterà alla perdita della madre.

Ma Coleman è cresciuto in una famiglia di educatori; la parola e il pensiero al primo posto.

Però proprio sulla famiglia e sulle sue origini aleggia il più grande dei segreti: Coleman taglia i ponti con la propria famiglia e inventa per se una nuova vita, fingendosi ebreo e non rivelando mai a nessuno, fino alla sua morte, il fatto di essere cresciuto in una famiglia di colore.

Sulla trama non aggiungo altro, a voi il piacere della scoperta del passato, del presente e della morte di Coleman Silk.

Due parole le spendo volentieri sul modo di scrivere di Roth che in molti punti mi ha letteralmente fatto venire la pelle d’oca. In senso positivo.

Tutti i personaggi sono finemente studiati, nessuno è messo lì solo di passaggio. Ognuno ha dei sentimenti, dei pensieri, inconsci e consci che vengono trattati nel modo più brutale

e al tempo stesso più delicato. Non impersonificarsi a volte risulta impossibile. C’è una ricercatezza che ti spiazza, ma anche una concretezza incredibile. La storia narrata è potente e meravigliosamente cupa: la macchia umana, ciò che lasciamo di noi; ciò che gli altri vedono o decidono di voler vedere di noi.

Non ho avuto il piacere di leggere tutti i romanzi di questo autore, ma tra quelli che ho letto questo è quello che mi ha colpito di più...

Stessa cosa avevo pensato dopo “Pastorale Americana”. Può essere che Roth mi sorprenderà ancora e ancora. ■

REFUSE/ RESIST PAX FIRENZE

MARIO E LUCIA

Mario Fiorentini, nato a Roma il 07/11/1918, ci ha lasciato l'8 agosto 2022.

Centoquattro anni di attività antifascista per il partigiano più decorato d'Italia.

Tre medaglie d'argento al valor militare e tre croci al merito sono appuntate sulla giacca di questo ebreo romano che è stato attore, matematico, scrittore ma anche combattente partigiano e pure agente segreto.

Figlio di Pacifico Fiorentini, ragioniere e curatore fallimentare romano di religione ebraica, e Maria Moscatelli cattolica arrivata nella capitale in cerca di lavoro da Cittaducale in provincia di Rieti. Mario è di estrazione borghese, studia, si appassiona di teatro. Durante gli studi entra in contatto con elementi di Giustizia e Libertà e del Partito Comunista, diventa presto antifascista.

Con l'amico Plinio De Martiis collabora all'allestimento di diversi spettacoli, anche se dopo le leggi razziali del regime fascista promulgate nel 1938/39 la vita per la comunità ebraica romana si è fatta più dura; fino al 1943 frequenta ambiente teatrale e conosce attori come Vittorio Gassman, Lea Padovani, Nora Ricci, Vittorio Caprioli, Carlo Mazzarella, Alberto Bonucci e Ave Ninchi in spettacoli diretti da Luigi Squarzina, Aldo Ceci, Marco Landi. Conosce pure Lucia Ottobri che diverrà la sua compagna. Lucia è nata a Roma il 2 ottobre 1924, poi si era trasferita in Alsazia (Francia) dove suo padre era emigrato per non subire angherie dopo aver rifiutato la tessera del fascio obbligatoria. Essa vive i primi quindici anni della sua vita a Mulhouse una città metà francese e metà tedesca, città operaia e mineraria, piena di lavoratori italiani, polacchi, boemi. Il lavoro è duro, la salute minata dai veleni delle fabbriche e delle miniere di potassio, all'estraneità del luogo si aggiunge l'alienazione del lavoro che non ricon-

cilia con la condizione di immigrati. Rientrato in Italia, il padre viene arruolato e spedito nei servizi ospedalieri militari e non sarà quasi mai a casa. Lucia cresce a Primavalle, quartiere popolare, sottoproletario, poca scuola, lavori saltuari, molti ladruncoli, e dove erano finiti i polacchi delle zone centrali sgombrate dal "piccone risanatore" fascista per la Roma imperiale di Mussolini. Sarà assunta dall'Ufficio valori del tesoro, al controllo e conteggio delle banconote. "Divenni antifascista soprattutto quando l'Italia aggredì la Francia, mia seconda patria, già sconfitta dalla Germania nazista. Un vero attacco a tradimento."

"Conobbi Mario in ambiente teatrale, quando lui e Plinio De Martiis avevano messo in piedi una sorta di compagnia teatrale che faceva opere borghesi nei rioni popolari, erano registi, scenografi, attori tutti giovani, entusiasti e antifascisti.

Fu colpo di fulmine a prima vista, una cosa che è durata tutta la vita.

Anche nella lotta eravamo una sola cosa, io a quel tempo su direzione di Laura Lombardo Radice facevo la raccolta di abiti, medicine, cibo per i detenuti politici, il Soccorso rosso. Fummo assieme negli Arditi del popolo, sfilando anche in corteo nel quartiere, nella lotta armata dei GAP e dopo nella lotta partigiana a Tivoli. Io facevo la staffetta, parlando anche francese e tedesco mi muovevo bene."

Compagna nella lotta partigiana e compagna nella vita. Lucia è deceduta il 26 settembre 2015.

Il 25 luglio '43 travolti dalle sconfitte militari i componenti del Gran Consiglio del Fascismo estromettono Benito Mussolini da Capo del Governo. Il dittatore finisce agli arresti e Pietro Badoglio (dopo essere stato uno dei responsabili militari del Regime in Africa, Francia e Balcani) diventa, con appoggio della monarchia Savoia, Capo del Governo non più a guida fascista. Il giorno successivo Mario assie-

me al comunista Antonello Trombadori e altri formano gruppo Arditi del popolo, prodromo della lotta armata partigiana. L'8 settembre Badoglio e Re fuggono verso i territori sotto controllo delle forze anglo-americane, con cui è stato firmato l'armistizio, lasciando il paese senza ordini o direttive all'occupazione nazista. Il giorno 9 settembre Mario sarà, con altri studenti del Partito d'azione, tra coloro, civili e militari, che a Porta San Paolo sparano sulle forze armate tedesche che entrano in città, anche se Roma dichiarata "città aperta" non dovrebbe essere sottoposta ad occupazione militare.

Editto Kesserling (Comandante in capo truppe naziste in Italia): "Tutte le azioni contro le forze armate tedesche saranno giudicati secondo il Diritto di guerra. Organizzatori di scioperi, sabotatori e franchi tiratori saranno fucilati sommariamente".

Il tenente-colonnello delle SS Kappler organizza retate di antifascisti, crea il centro di detenzione e tortura di via Tasso, organizza le deportazioni di ebrei, carabinieri fedeli alla Monarchia e rastrellamenti contro renitenti alla leva. Sarà lui esecutore delle rapresaglie e delle fucilazioni a Forte Bravetta.

Ottobre, il giorno 10 i nazifascisti circondano e rastrellano il quartiere del ghetto ebraico, nonostante che il Comandante nazista Kappler avesse dichiarato che se gli ebrei avessero consegnato cinquanta chili di oro non sarebbero stati molestati. Benché la famiglia Fiorentini abitasse fuori dal ghetto vero e proprio, in via Capo le case, tutti vengono arrestati e portati nei locali del Collegio militare di Palazzo Salviati. Mario fugge dai tetti. I genitori evitano la deportazione grazie alla corruzione di una guardia italiana che lascia scappare in cambio dei gioielli della madre. Mario si unisce ai gruppi resistenti, diventa "Giovanni" del G.A.P. "Antonio Gramsci" IV Zona Roma Centro al comando di Carlo Salinari "Spartaco". Assieme al Gap "Carlo Pisacane" renderanno difficile la vita agli occupanti nazisti e ai loro sgherri fascisti nel centro della capitale.

Il 31 ottobre assieme a Rosario Bentivegna e Carla Capponi iniziano la lotta armata: a Corso Vittorio uccidono tre militi fascisti, il 17 dicembre abbatto-

no un ufficiale tedesco catturando una borsa di documenti militari importanti, il giorno successivo lanciano una bomba contro militi tedeschi davanti Cinema Barberini causando otto morti. Il giorno dopo Natale Mario lancia pacco bomba davanti al carcere di Regina Coeli durante il cambio della guardia, sette i tedeschi uccisi. Mario riesce a scappare in bicicletta sotto i colpi sparati dalle finestre del carcere. Il Comando tedesco da quel giorno vieta la circolazione alle biciclette in tutta la città.

Sarà arrestato durante una retata e portato a Regina Coeli ma, approfittando di una distrazione dei poliziotti di guardie, evade e si nasconde in una area semi abbandonata della zona, cerca contatti con chi teneva i collegamenti col partito comunista clandestino. La compagna che fungeva da collegamento però non si fida, non crede che sia evaso e forse sospetta il tradimento, che possano averlo fatto parlare. "Vestito con abiti leggeri fui costretto a dormire all'aperto e i primi giorni dell'anno era freddo, fu solo dopo che dal carcere venne comunicato che il comandante tedesco aveva punito i detenuti per la mia evasione, radendo i capelli a tutti, che dal partito arrivò la direttiva di recarmi in periferia, a casa di compagni operai che mi salvarono dall'assideramento. Era il giorno dell'Epifania."

I gappisti sono dei bravi bombaroli, ma non sempre le azioni riescono, come al Teatro Adriano contro il comandante fascista Graziani quanto la carica, nascosta in un finto estintore, non esplose. A marzo del '44 lanciano una bomba su un corteo militi fascisti in via Tomacelli con tre morti.

L'occupazione militare si fa più cruenta, rappresaglie: deportazione, arresti e torture - via Tasso diviene sinonimo di violenze e indicibile dolore per gli arrestati. In questo clima prende forma l'attentato di via Rasella dove transita ogni giorno il reparto nazista Polizei regiment "Bozen" composto da volontari sudtirolesi, arruolati dopo che tutte le regioni del nord-est italoico erano state di fatto annesse al Reich nazista, un reparto di polizia dedito alla repressione delle lotte partigiane.

L'ordigno è posto in un carretto da spazzino ed esplose al passaggio dei militari il 23 marzo di prima mattina: trentacinque saranno i morti. Que-



Lucia Ottobrini e Mario

sto attacco scatena la rabbia nazista, "10 per 1" è l'ordine da Berlino. Si svuotano le celle di Regina Coeli e di via Tasso da prigionieri politici, ebrei, partigiani, sospetti sovversivi, militari badogliani, civili rastrellati. Trecentotrentacinque saranno gli assassinati per rappresaglia nella miniera dismessa della Fosse Ardeatine. "Conoscevamo il pericolo della rappresaglia, che era costante, ma non agire sarebbe stato un errore" sarà la dichiarazione che Mario rilasciò dopo una delle periodiche campagne di colpevolizzazione dei partigiani che arrivano dalle destre ad ogni commemorazione.

Dopo la liberazione di Roma Mario sarà apprezzato anche dai militari britannici che lo reclutano per porlo al comando di "Operazione Dingo" dell'Office of Strategic Service in Emilia e Liguria, infine in Lombardia. Ben tre volte è stato arrestato dai fascisti, ben tre volte è evaso per continuare la lotta. Prima a Milano dal carcere di San Vittore, poi da Sondrio ed infine in Valtellina da una caserma delle Brigate nere.

"Era un edificio dove c'erano militari di leva della Guardia Nazionale Repubblicana e militi delle Brigate nere fasciste toscane, vecchi squadristi scappati da Firenze con le famiglie, forse per essere vicini al confine svizzero dove fuggire. Erano lo zoccolo duro del regime, quelli della prima ora, i picchiatori delle squadracce. I militari di leva erano meno fanatici, eravamo solo due prigionieri, l'altro era disperato, forse era un ex fascista che non collaborava più. Un giorno venne in visita Pavolini, il gerarca fascista toscano, ebbi un pensiero assurdo, pensai: se gli dico che voglio

parlargli perché conosco suo fratello Corrado, che era un letterato e uomo di teatro, forse riesco a cavarmela. Poi rinunciasti, fortunatamente riuscii a scappare approfittando del fatto che i militari non prestavano molta attenzione a me, unico prigioniero che nell'ora del pasto girava nella caserma. Meno male, perché Pavolini, se non mi credeva mi sparava subito, inoltre se dopo i compagni avessero saputo che mi aveva liberato Pavolini mi sparavano loro!".

Nel dopoguerra Mario riprendere gli studi, si occupa di ricerca matematica dal 1964 e sarà nominato professore di Geometria algebrica dell'Università di Ferrara nel 1971. Matematica e spettacolo saranno di nuovo le sue passioni, collabora con Ascanio Celestini e con Veronica Cruciani e sarà Ricercatore sulla Resistenza. Si deve soprattutto a lui la riscoperta della figura del partigiano italo somalo Giorgio Marincola nel libro "Razza Partigiana".

Tipo non dedito a facili personalismi Mario: quando il 25 aprile scorso è stato insignito dell'ultimo riconoscimento, ha detto: "A chi lo date? Ad un avanzo di galera? Sono fuggito da quattro carceri nazifasciste." Tipo coerente Mario, come quando rivendicò pubblicamente la fedeltà alla scelta di aderire al Partito Comunista, adesione durata settantacinque anni. Alla camera ardente, allestita in Campidoglio per il giusto tributo d'onore che spettava a questo combattente partigiano ultracentenario, hanno fatto parte del picchetto di onore anche due altri partigiani, due "giovani", Iole Mancini (102 anni) e Gastone Malaguti (96 anni), un ragazzo! ■

MF

1923

I FEUDATARI DI CASTELLAMARE

Il 1° Luglio è stato traslocato da C.Mare Ad. a Napoli il C. D. Titolare Mancini Luigi (non ci siamo occupati prima ritenendo che si ripettesse la commedia precedente !) ed il 1° Novembre da C.Mare a Brindisi il C. D. aggiunto Latini Emilio, così finalmente questo Deposito si è liberato da due ottimi... elementi!

Il primo è un cantastorie di prim'ordine.

Al tempo «rosso» Lui era rosso. E' Lui che organizzò il Sindacato dei Tecnici, «Lui che s'imponeva presso i superiori perché i turni fossero umani. Appena il fascismo cominciò a prevalere Lui diventò subito fascista fervente bersagliando ferocemente i rossi ai quali prima si professava amico. Con la sua politica falsa si fece eleggere Segretario Politico della Sezione ferrovieri fascisti, da quel giorno poi divenne addirittura irragionevole. Obbligava il personale a far domanda di iscrizione all'Associazione N. F. F. e guai a chi non ubbidiva. Ha imposto ai manovali di lavorare 9 ore invece di 8; chiunque del personale lo avvicinava per chiedere qualche cosa Lui si avventava come una belva ferita ed infine concludeva: «Qui comando io solo! a chi non gli accomoda la via è libera ! basta un mio cenno ed andrà subito a spasso».

Qui a C. Mare circolano voci curiose; si parla di damigiane d'olio. Se i dirigenti il Servizio Trazione desiderano sapere qualcosa possono interpellare l'ex accenditore Camplano Nicola ed il F. A. Battistone Gerardo. Per le proposte di avanzamento abbiamo visto cose schifose.

Ha proposto a fuochista manovali venuti da altri servizi, ha proposto a fuochista un manovale che, poverino!, non ha un centesimo di salute il quale fa 10 giorni di servizio al mese, mentre ha negato la promozione ad accenditori anziani che per diritto li avrebbero dovuto promuovere.

La commissione di avanzamento ha saputo che il macch. Oliosio «rito d'urgenza» il 1° e 2° giorno dello sciopero Agosto 922 è stato scioperante?... e che il papà dell'Oliosio—capo ufficio del Deposito! — con il signor Mancini, abbiano fatto di tutto perché ciò non figurasse? Il Servizio Centrale ha poi autorizzato il nominato Mancini prima della settimana abruzzese in C.Mare di mandare a lavorare per diversi giorni, ma figurando in servizio, presso la Ditta Gallina «Ristorante di questa Stazione» l'operaio falegname Pepe ed i manovali Ronchitelli Sabatino e Di Santo Attilio per costruire una baracca per poter far posto per un migliaio di coperti onde poter ... sfamare un maggior numero di clienti durante le dette feste ? Il Capo Deposito diceva che le dette

persone lavoravano «per lo Stato» forse il Cav. Gallina quello che ha guadagnato in quei giorni l'ha versato allo Stato? Se il Servizio Centrale non ne sa nulla non sarebbe bene se ne accertasse?

Speriamolo!

Il Capo Deposito Latini sostituito dall'aggiunto De Angelis «rito d'urgenza 1914» è un uomo pieno di ambizione; crede di essere e vuole essere superiore a tutti, infatti a C.Mare chi disponeva di tutto e di tutti era lui. Il Titolare si piegava a tutte le sue voglie. Perciò guai aver avuto il più piccolo diverbio con lui, chi ci è capitato non ha avuto più pace e di questi a C.Mare ce ne sono diversi.

Il personale, ad eccezione di 5 o 6 suoi preferiti, ha accolto la notizia dei due traslochi come una liberazione dalla rabbiosa persecuzione consumata dai signori anzidetti, ma il Servizio Centrale non farebbe male se provvedesse anche all'Ufficio contabilità del Deposito. Aspetta forse che il personale ne dica, anche di questo, qualcosa di bello ? ■

GIÀ PUBBLICATI

- CR19 Lo «Gnugno» 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
- CR43 L'arrivista scansafatiche di Castellamare Adriatico
- CR44 Il facente funzioni capo divisione, le locomotive a pezzi e i lavoretti privati di Foggia
- CR45 L'analfabeta di Cassino
- CR46 I Capi Deposito persecutori dei Fuochisti Approvati di Trieste
- CR47 La tenutaria di Modica
- CR48 Lo sbirro di Faenza
- CR49 Il partente autocrate di Catanzaro Marina

CR51	I baraondari di Palermo	CR61	I militarizzati di Brescia
CR53	Gli sciacalli di Benevento	CR62	Il Macchinista Istruttore di Milano
CR54	I rulli d'autopiano di Sulmona	CR63	I bestioni krumiri di Bologna
CR55	Il liberino di Firenze	CR65	Il mancato duellante codardo di Tripoli
CR56	Il maldestro ingegnere di Firenze	CR66	I denti d'oro del punitore di Messina
CR58	Gli sciacalli di Foggia – Lo «Gnugno» di Ancona(R)	CR67	Il battilocchio di Trieste
CR59	Gli sciacalli di Fortezza	CR69	Il dittatore di Roma
CR60	L'infame Agente Solo di Milano	CR70	L'autocrate di Caltanissetta
CR60	L'annoiato di Busalla	CR71	La merda sullo scagno di Barletta
		CR72	Il ripugnante traditore di Ancona

MILANO (Lambrate) – Trascuando di pubblicare tutte le aspre rimostranze che ci pervengono da parte del personale che ne usufruisce, nei riguardi dei dormitori di Arona e Verona P.V.; non possiamo a meno di lagnarsi delle loro condizioni.

Non pretendiamo sia tolto il diritto di alloggio ai Sigg. Capi deposito o funzionari, ai quali fu concesso come abitazione parte del dormitorio di Arona; ma non si può nemmeno umanamente e igienicamente acconsentire che il personale di macchina, dopo parecchie ore di lavoro, sia messo a dormire e riposare parte in una stanza con dieci o dodici brande, parte in un carro bestiame o simile.

E' da immaginarsi in questa stagione il dormire intirizziti, o se vi é una stufa ci si rimane asfissati. Nella stagione calda sarà meglio dormire sotto le piante per non soffocare.

Quello di Verona P. V. ha poi tutte le caratteristiche dell'ovile.

Poca pulizia, puzzo che opprime il respiro, coperte poco pulite, materassi dello spessore di tre dita, di conseguenza duri; in estate la abituale compagnia di insetti.

E che si vuole di più.

Poco pane poco riposo ma in compenso molto lavoro.

Tutto per tenere il personale... in equilibrio!

a.b.c.

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!

BARI: Diego Como, rinnova ricordando le tante lotte condotte assieme, 19.

CATONA: Pino Chillè, 'u cidduzzu, 50.

DOMODOSSOLA: Erri de Maio, regolare mensile, 5+5.

FIRENZE: Ezio Gallori, alla Festa del ferroviere, inossidabile, 5.

LAVENO: Simone Piazza, rinnovo, 8.

PISTOIA: Banchetto alla Festa del ferroviere, gadget, quaderni storici, 22.

VELLETRI: Ernesto Corradino, a Pistoia, 10.

SOTTOSCRIVETE PER L'AUTOFINANZIAMENTO

DOVE TROVARE E CONSULTARE LA RACCOLTA COMPLETA DEL GIORNALE

- FIRENZE Centro Popolare Autogestito CPA Firenze Sud, Via di Villamagna, 27/a
- FIRENZUOLA Biblioteca Associazione Pier Giuseppe Sozzi, Porta Fiorentina, via dei Fiori 1
- MILANO Biblioteca Cesare Pozzo, via San Gregorio, 48
- MILANO Associazione Eguaglianza e Solidarietà, via Cadibona 9 (sede della redazione)
- PISTOIA Centro di Documentazione CDP, via Sandro Pertini



Sono andato, in una giornata fredda e piovosa, a salutare Silver Sirotti. Il suo monumento, insieme alle relative targhe commemorative, è stato posto in un'area anonima della stazione di Bologna centrale, tra l'ex mensa e un discount. Una zona quindi non di passaggio ma che semplicemente mette in comunicazione il primo binario con il piazzale interno della stazione.

Forse è anche per questo che sono andato a trovarlo indossando il gilet ad alta visibilità dell'Associazione Il mondo che vorrei e Assemblea 29 giugno, per dargli quel conforto e quel calore che merita e che invece, tristemente, gli è stato negato perché pressoché invisibile a ferrovieri e ferroviari, nonché a tutte le altre persone che si trovano in stazione.

Non è la prima volta che vado a trovarlo, magari scambiandoci anche due chiacchiere, e chissà, magari adesso che sto mostrando dov'è riceverà qualche visita in più.

Ciao Silver



Caprera sul luogo dove vi era la sede della Camera sindacale (poi andata distrutta sotto i bombardamenti bellici), inaugurando con un brindisi la targa, appena posta, che ne ricorda l'attività "contro ogni forma di sfruttamento" dal 1920 al '22.

L'incontro è stato anche occasione per propagandare lo sciopero generale del 2 dicembre, indetto dal sindacalismo di base e conflittuale.

Il libretto "L'altra Camera del Lavoro" può essere richiesto (costo 5 euro, incluse spese di spedizione) a: usi_livorno@virgilio.it

L'ALTRA CAMERA DEL LAVORO LIVORNO 1922-2022

Nel centenario (novembre 1922) della devastazione ad opera dei fascisti e della chiusura imposta dalle autorità di polizia alla Camera sindacale del lavoro di Livorno, domenica 27 novembre la sezione livornese dell'USI ha promosso un'iniziativa presso la Biblioteca comunale "Bottini dell'olio".

L'incontro, intitolato "Antifascismo e sindacalismo conflittuale", è stato aperto da un intervento del compagno Claudio Strambi che ha inquadrato nel contesto nazionale del Biennio rosso l'esperienza dell'anarcosindacalismo ed è stato seguito dalla presentazione, a cura di Marco Rossi, della ricerca "L'altra Camera del lavoro. Livorno 1919 - 1922. L'azione dell'USI e Augusto Consani, sindacalista di classe" (Gruppo editoriale USI-CIT).

La Camera sindacale fu aperta nel quartiere Venezia nell'ottobre del 1920, dopo l'Occupazione delle fabbriche, su iniziativa dei sindacalisti del Fascio operaio e di lavoratori di varie categorie (tra cui tre ferrovieri), ma soprattutto da operai metalmecc-

canici - circa un migliaio - fuoriusciti dalla FIOM dopo l'esito della loro vertenza che a Livorno aveva visto l'occupazione di 15 stabilimenti, tra cui alcuni dove era stata praticata l'autogestione, autodifesi dalle guardie rosse.

Alla Camera sindacale aderirono in breve tempo sino a duemila lavoratori e lavoratrici di diversa tendenza politica, uniti nel segno dell'intransigenza di classe: anarchici, sindacalisti rivoluzionari, socialisti, repubblicani, senza partito e, nel 1921, anche un certo numero di militanti comunisti.

Punto di riferimento di diverse vertenze e lotte, la Camera sindacale fu in prima linea contro lo squadristo fascista, ospitando le riunioni degli Arditi del popolo. Lo stesso segretario Augusto Consani fu capo-squadra degli Arditi del popolo, così come altri aderenti ne fecero parte, fra cui il muratore anarchico Filippo Filippetti morto in uno scontro a fuoco nell'agosto '22, negli stessi giorni in cui i fascisti assassinarono per strada anche Gisberto Catarsi, operaio anarchico, membro del Direttivo della Camera sindacale.

Rimasta inespugnata sin dopo la marcia su Roma, nonostante varie incursioni fasciste e poliziesche, la Camera sindacale venne quindi chiusa dall'autorità governativa a fine novembre 1922.

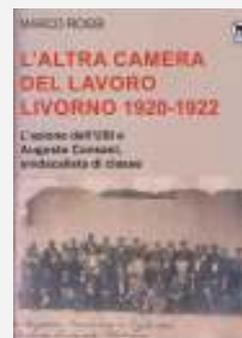
Al termine della partecipata conferenza, le compagne e i compagni presenti si sono spostati nel vicino viale

USI CIT - Sezione di Livorno

MARCO ROSSI

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

Edizioni USI-AIT



Il 2022 va chiudendosi come anno terribile. Questo di dicembre è l'ultimo cubrail dell'anno e andiamo in stampa mentre siamo circondati dal gran lavoro dei sindacati di base per la preparazione dello sciopero generale del 2 dicembre. Dopo la pandemia 2020-21 la catastrofe della guerra agli usci delle nostre case, mondiale -va da sé ormai e per sempre- per quanto le relazioni e gli schieramenti hanno fili globali che avvolgono ciascun attore. Guerre pestilenze e miseria dilagante che stanno come avvoltoi sopra il nostro tempo sembrano riportare gli orologi a secoli bui che pensavamo non potessero tornare più. Ma tornano, a dispetto della superficie rassicurante dei dispositivi tecnologici che ci portiamo in tasca. Persino certe ubriacature mediatiche che vengono ripetute come litanie al megafono globale assomigliano ad ipnosi collettive di stampo millenaristico di epoche cui guardiamo con il sorriso del disincanto, senza vedere come si traspongano nella nostra. Atti fideisti da abbracciare acriticamente per quanto consentano sfoghi del malessere e prospettino seppur improbabili salvazioni. E tanto più la voce diventa unica tanto più persuade. Solo l'annuncio dell'ultimo bonus governativo sulle bollette rincarate, piuttosto che sull'acquisto di pattini elettrici o sul cambio gomme all'auto, diviene ogni volta un black friday che tellurizza le sedi di inps/banche/sportelli pubblici/caff/grandi magazzini per le centurie di straccioni che si presentano ad avere l'elargizione. Magari con l'occasione informarsi sull'umore del parlamento, su possibili emendamenti che aumentino la platea dei beneficiati o la lista dei beni beneficiabili, così alimentare speranze per le prossime elemosine pubbliche e, con i prodotti/servizi acquistati, ricomprare santificandola la fiducia nel sistema a dispetto degli insulti vomitati nei social network per gli altri 6 giorni della settimana.

Di nuovo paiono risibili i comportamenti collettivi e occorra più intelligenza. Eppure non si tratta di questo, perché i piani individuali non si trasferiscono per moltiplicazione a quelli generali. Occorre piuttosto comprensione dei processi specifici, anche per poter intervenire. E allora ripartiamo dalla coazione a ripetere, di quella a conformarsi aggrappandosi a ciò che offre sicurezza. Cosa dunque ci terrorizza nel profondo e ci fa temere per noi e per lo scenario che lasciamo ai nostri figli?

Il capitalismo contemporaneo è vincente non solo, non più, perché si accredita concretamente come sistema migliore, non solo perché ha sconfitto le alternative che lo hanno combattuto, ma perché è in grado di presentarsi come emendabile al suo interno: al ricorrere delle sue crisi, anche violente, esso è capace di offrire soluzioni convincenti -nei grandi numeri di follower - che non toccano l'impianto di fondo che dà struttura al suo esistere. Alla solitudine del povero regala golosi bocconi un tantum che lo sigillano nella solitudine, agli sfruttati addita altri sfruttati che metterebbero in discussione i suoi miseri puntelli e gli impediscono l'agognata ascesa sociale, il riscatto agitato quale muleta davanti agli occhi del toro solo come competizione individuale. Ai giovani che pretendono un'ultima possibilità di sterzare prima del baratro ecologico riempiendo le piazze del mondo con i cortei di Fridays For Future la risposta borghese è il black fridays da mille e non più mille. Al di fuori della battuta, nella capacità mobilitativa delle masse il sistema ha ancora vinto, nonostante le ferite aperte e le contraddizioni tutt'altro che risolte. Finché esso riesce ad avvincere i perdenti al proprio gioco nella spirale di soluzioni che alla fine consolidano il sistema della loro condanna anziché rompere quella cornice, il sistema tiene, non importa se la catastrofe è solo rimandata e la prossima volta sarà più tragica. Se affrontate uno spiacevole ciclo di crisi finanziaria con fragilità sociali montanti, chiedete un prestito al WTO, alla Banca Mondiale o anche alla BCE e vi consegnerete ad un impertinente strozzino che pretenderà di ristrutturarvi casa consolidando il disastro sociale.

In Italia la sequenza pentapartito-socialismo da bere-leghismo-berlusconismo-centrosinistra-renzismo-tecnicismo (interventato a più riprese, ultima delle quali è la forma-Draghi), che ha dominato la scena istituzionale a cavallo del secolo per oltre quarant'anni, è costituito da di anelli concatenati ciascuno dei quali illude di essere soluzione agli sconquassi del precedente, con ciò innalzato a furor di popolo ai fasti del momento e poi lasciato cadere per dare spazio al successivo, senza intaccare la sostanziale continuità delle scelte di economia politica. Unge il consenso alla catena dei passaggi di ascesa-trionfo-caduta il corredo di bersagli distrattivi tra i quali sono stati sbattuti in prima pagina gli immigrati, i fannulloni (con lancio del moralismo ideologico del merito), gli assistiti, i rom, i no-vax, i sovranisti, i furbetti, i recentissimi putinisti in una logica bellica che non consente parti ulteriori ai due schieramenti in conflitto.

Chiuso il giro sulle dinamiche dell'epoca torniamo al nostro 2022 per capirne il dislocamento. Rintracciamo la cifra dell'anno, i frammenti in cui tutto il continuum si rivela e viene da essi esibito con chiarezza didascalica, nella morte dei tre studenti durante il ciclo di alternanza scuola-lavoro. Lorenzo (18 anni, rimasto sotto il crollo di una trave metallica alla Burimec di Udine il 21 gennaio), Giuseppe (16 anni, deceduto nello scontro del furgone aziendale contro un albero a Serra dei Conti - AN il 15 febbraio) e Giuliano (18 anni, schiacciato da una lastra metallica alla BC Service di Noventa di Piave il 17 settembre) raccontano storie con tutti gli ingredienti del secolo: la speranza di sbocco professionale, il lavoro insicuro, la ripetizione della statistica, la pratica non da spettatore ma a tutti gli effetti da inserito nel nastro lavorativo sebbene non salariato ovvero la formazione incatenata alla produzione, l'indignazione ipocrita per la giovane età, persino le botte feroci ai cortei studenteschi di protesta. Ed era studente anche Sebastian Galassi rider di 26 anni morto a Firenze il 2 ottobre in un incidente stradale mentre consegnava cibo a domicilio; la sua assenza ingiustificata è stata subito notata il giorno dopo dall'algoritmo gestore delle risorse umane per Glovo che ha prontamente provveduto a spedirgli sul telefono il licenziamento. Tutti narrano alla fine la stessa storia, il lavoro: bramato, sfruttato, ucciso, licenziato (per inettitudine).

Altri frammenti elencati nel nostro ambito ferroviario vanno dalla recente creazione di un'altra compagnia entro FS adombrando il dumping dei diritti a mezzo privatizzazione, ai ferrovieri licenziati a Viterbo entro la manutenzione infrastruttura di RFI nel segmento che più paga dazio all'infortunistica anche mortale, i due dirigenti di Trenord indagati per depistaggio per aver ordinato la sottrazione delle prove (i rubinetti) di deficit ai compressori della loco 464 che hanno ricaricato, sfrenato, avviato, lanciato il treno poi deragliato a Carnate il 19.8.20.

Come antidoto alla disperazione pubblichiamo a fine anno il sesto libretto CUB Rail, che raccoglie le lettere dei licenziati politici durante il fascismo (1922-23), molti dei quali poi perfino emigrati. La loro forza morale e saldezza nella necessità da parte dei lavoratori di restare uniti e creare le proprie organizzazioni di resistenza -bisogno che non viene mai meno anche nei periodi di sconfitta-, è un esempio che ci sostiene nell'attraversare tutti travagli di questo nostro tempo attuale. Il rumoroso formicolio di preparazione dello sciopero generale del 2 dicembre è all'opera.

La Redazione

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	1534E
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
Rimini	347C
Rimini DL	353C
Roma Ostiense	2605
Roma Termini via Giolitti 42	9864B
Roma Tiburtina ex club	11111
Roma Tuscolana	2571#
Roma Ostiense	2336
Salerno spogliatoi	4285#
Salerno saletta	4455
Sapri	481973#
Saronno	1123E
Savona	4112
Seregno	9682E
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

KIENTAL—Svizzera (a lato)

Il redattore amanuense milanese pianta la bandiera CubRail a Kiental, sotto l'hotel Bären, raggiunto dopo una partenza notturna col treno BLS e la salita a piedi dalla stazione di Reichenbach, 6 km tra boschi, pascoli e baite tipicamente svizzere. In quell'albergo, dal 24 al 30 aprile 1916 si radunarono 43 socialisti provenienti da vari paesi per scrivere il manifesto contro la guerra., poi passato alla storia come "il manifesto di Kiental". Tra essi Lenin, Zinov'ev, Oddino Morgari, Costantino Lazzari, Serrati, Prampolini, Willy Müzenberg, Robert Grimm. Nella hall dell'albergo è esposto il libro visitatori dell'epoca con i nomi dei rivoluzionari che scrissero questa pagina di storia contro il primo macello mondiale.

RIGA—Lettonia (sotto e in basso a destra)

Il redattore Leo porta il vessillo sul Baltico. Ci volevano le ferrovie lettoni per metterlo in Riga. Alle spalle sul binario un ER2 di fattura sovietica (Treno elettrico Riga, 2° tipo) - una serie di treni elettrici a corrente continua prodotti da giugno 1962 ad agosto - settembre 1984 dalla Riga Carriage Works (lettone: Rīgas Vagonbūves Rūpnīca, RVR), che li ha costruiti insieme alla Riga Electric Machine Building Plant (lettone: Rīgas Elektromašīnbūves Rūpnīca, RER, fornitore del materiale elettrico) e agli stabilimenti Kalinin Carriage Building (KVZ, fornitore dei carrelli e un tempo delle carrozzerie).

Источник: <https://oborudow.ru/it/body/istoriya-elektropoezd-istoriya-elektropoezda/>



EHI, GIOVANE! SE SEI ISCRITTO ALLA CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA I FERROVIERI
L'ABBONAMENTO A CUB RAIL COSTA SOLO

5 EURO ALL'ANNO!

Dai un calcio all'individualismo, scegli il collettivo

www.casofs.org

LUDWIG

Ll fratello maggiore di Ludwig trovò un lavoro a Leopoli e tornava a casa raramente. Con un giovane ucraino, Kaljmiak, Ludwig amava unirsi agli studenti che si divertivano a rovesciare i secchi della spazzatura o a vuotare dei vasi da notte su una statua di un ex governatore austriaco, un nobile polacco che, da fedele sostenitore della doppia monarchia, s'era opposto a tutte le aspirazioni all'indipendenza. Queste scende si svolgevano di solito sotto il placido sguardo di un poliziotto che non faceva una piega.

Durante le vacanze Ludwig tornava regolarmente a casa per giocare coi suoi compagni lungo il fiume. Soltanto le spedizioni alla stazione ferroviaria della città interrompevano i giochi sul fiume. La stazione, come sempre nelle piccole città, svolgeva un grande ruolo nella vita degli abitanti di Voločisk soprattutto ne8i mesi estivi. Dal momento che i treni russi avevano uno scartamento maggiore, i viaggiatori dovevano cambiare alla frontiera. I passeggeri diretti in Austria o più lontano, verso l'Italia o la Francia, dovevano attendere per diverse ore. Le ragazze della città avevano così l'occasione di osservare le donne russe elegantemente vestite, e i ragazzi di raggranellare qualche mancia portando i bagagli dei turisti.

I treni che ritornavano in Russia erano i più eccitanti. Le dame russe dove-

vano abbandonare tutti i fiori che portavano con sé, visto che un decreto imperiale ne proibiva l'importazione.

Gli abitanti di Voločisk non ne conobbero mai il motivo. Alcuni vi vedevano un provvedimento di carattere sanitario, altri il timore dei poliziotti che nei mazzi di fior si si nascondessero delle bombe. I passeggeri li lasciavano alla stazione e i ragazzi li raccoglievano, portando a casa quei fiori strani, esotici, profumati, ben diversi da quelli che crescevano nei giardini di Voločisk. Essi evocavano paesi lontani e misteriosi, e tuttavia facevano anche pensare a quel paese sconcertante i cui abitanti erano tanto ricchi da poter viaggiare ma ai quali veniva impedito portare fiori con sé. Strano paese, proibito eppure affascinante.

Diventati adulti, i rivoluzionari che attraversarono l'Europa e che morirono durante le grandi purghe di Mosca dovettero sempre ricordarsi di quei fiori, discuterne, giustificare i loro viaggi di un tempo fino alla stazione, da cui ritornavano con le braccia cariche di mazzi fioriti. In realtà nessuno di loro voleva ammettere che vi si recava per guardare i ricchi che si godevano la vita.

ELISABETH K. PORETSKI

