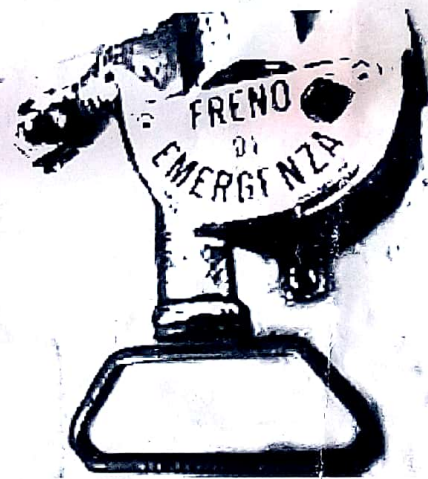


Il treno che parte le rivoluzioni sono
la storia viva della storia
incontrare le rivoluzioni le cose
che non muoiono mai ma che vivono
come le rivoluzioni sono il ricordo
il ricordo d'emergenza del passato
per generare il futuro la viaggio se
il treno è vivo

TIRARE IL FRENO DI EMERGENZA

LAMPI DI STORIA SULLE FERROVIE IN ITALIA



Quaderni di "Fine corsa" - agosto 2017

INTRODUZIONE

Il 12 luglio 2016, tra Andria e Corato, in Puglia, si scontrano due treni regionali: 13 morti e 50 feriti. La linea ferroviaria è di quelle privatizzate, a binario unico e con il blocco telefonico (il "via" ai treni viene dato per telefono dal capostazione senza alcun blocco automatico nel caso in cui due treni viaggino uno in direzione dell'altro). Dietro il disastro di Andria, in fretta e furia archiviato alla voce "errore umano", c'è la storia delle ferrovie in Italia, della ristrutturazione in esse avviata negli anni Ottanta dopo la sconfitta del movimento autonomo dei ferrovieri. Anche il TAV – così come la lotta per impedirne la costruzione – è prodotto di quella ristrutturazione e di quella sconfitta (che avvengono nel contesto più generale della repressione del conflitto sociale esplosa negli anni Sessanta e Settanta). Per questo, durante il 4° campeggio contro il TAV in Trentino, svoltosi tra il 27 e il 28 agosto dell'anno scorso al presidio di Acquaviva e Resistente, abbiamo voluto creare un'occasione di dibattito che dal disastro di Andria risalisse alle sue cause specifiche e storiche. "Lampi", certo, che sulle ferrovie – in quanto specchio della società – si potrebbe scrivere libri interi; ma lampi capaci, crediamo, di illuminare il nostro presente e le battaglie che ci aspettano.

In questo opuscolo, preparato per il 5° campeggio no tav in Trentino, troverete la trascrizione degli interventi fatti l'anno scorso da Matteo e da Salvatore.

Il primo è un manutentore ferroviario impegnato negli attuali tentativi di autorganizzazione dei ferrovieri; il secondo, ferroviere tra gli anni Sessanta e Settanta, ha partecipato all'epoca all'esperienza del Comitato Unitario di Base della stazione Tiburtina a Roma (uno dei passaggi che lo porteranno poi alla scelta della lotta armata e a un trentennio di carcerazione). Le due esperienze a confronto ci sono parse estremamente utili non solo per capire che ciò che la menzogna ufficiale chiama "tragico errore" (i disastri di Crevalcore, di Viareggio, di Andria...) sono in realtà stragi di Stato, ma anche per affinare la critica teorica e pratica del TAV, la quale non può prescindere dalla comprensione di come si produce la "merce trasporto".

La trascrizione degli interventi è preceduta dal numero tre di "Fine corsa. Foglio dalla lotta contro il TAV in Trentino", preparato anch'esso per il campeggio dell'anno scorso. Parlare di come viaggiano le merci omettendo di dire che per sempre più esseri umani il mondo sta diventando un gigantesco posto di blocco, ci sembrava una mutilazione sia dello sguardo sia del cuore.

Se la mobilità è sempre un riflesso del mondo che la produce, milioni di "viaggi della speranza" danno al nostro presente un aspetto davvero sinistro. C'è un disperato bisogno di nuove partigiane e di nuovi partigiani.

agosto 2017

UN'UNICA MOSSA SUL QUADRANTE



Il treno. Da qualche parte, Aldous Huxley, parlando dell'anima umana nel suo periodo di immaturità, l'ha definita 'naturaliter ferroviaris': e se penso ai miei ricordi d'infanzia, devo dire che aveva ragione; il bambino è ferroviario per natura, è un adoratore dei treni. Per anni, ho sentito in me una singolare emozione nel vedere entrare in stazione questi colossi poderosi: era ogni volta uno spettacolo meraviglioso. Mi rivedo bambino, durante una vacanza a Zandvoort, in cui preferivo andare in stazione a vedere i treni piuttosto che scendere in spiaggia. Tale era l'inverosimile minuscolo individuo che lo devo essere stato; ma adesso sono maturato (...), e non mi sento più ferroviario, né tale mi sentirò mai più. Infatti, in questo campo il treno per me è diventato il simbolo dell'infelicità e del dolore, della morte, dell'essenza stessa del Male. E il Male ho imparato a odiarlo. (...) Il treno, il treno. Arriva e parte; ma più insopportabile dei suoi arrivi e delle sue partenze è la sua regolarità. Che soffi la tempesta, o nevichi, o grandini, il treno parte. Nessun allarme aereo lo ferma: il treno parte. I nostri alleati riducono in polvere interi nodi ferroviari, macinano ponti e tettoie, officine di riparazione, materiale rotabile: ma il treno parte. Ad Amsterdam hanno scioperato contro la deportazione di qualche centinaio di ebrei, ma il treno ne porta via di qui migliaia e migliaia, senza sosta, e tutti fanno il loro lavoro e

nessuno dice no; non una traversina viene asportata, non una vite allentata.

Brani come questo, contenuto ne *La notte dei Girondini* di Jacob Presser, pubblicato in Olanda nel 1957 e tradotto in Italia da Primo Levi nel 1976, sono come sassi.

E dovrebbero scalfire per sempre quell'aria di innocenza di cui ancora si ammantano treni, nodi ferroviari, ponti, tettoie, officine di riparazione, materiale rotabile, traversine, viti.

Ne *La Mobilitazione Totale* (1930), Ernst Jünger definiva la guerra come "un atto per mezzo del quale la corrente della vita moderna, con tutta la vasta rete delle sue ramificazioni, grazie a un'unica mossa sul quadrante dei comandi viene convogliata nella grande corrente dell'energia bellica".

Una delle principali ramificazioni di quella corrente è proprio la ferrovia. Che sui binari circolino semilavorati industriali, automobili o carri armati dipende da "un'unica mossa sul quadrante dei comandi".

Che certi esseri umani non possano più salire sui treni o che vi salgano solo per essere deportati dipende, ancora una volta, da "un'unica mossa sul quadrante dei comandi". L'apparato totalitario è già predisposto. Il quadrante dei comandi è pronto. La mossa dipende da decisioni burocratico-politiche che non vengono annunciate da grandi squilli di trombe. Ce ne accorgiamo quando l'ordine è già stato eseguito, e non è

nemmeno detto che quell'ordine si distingua nettamente dalle altre anonime ingiunzioni di cui è innerbata la nostra vita quotidiana.

Quando abbiamo letto, l'estate scorsa, che i vagoni su cui viaggiavano gli immigrati espulsi dall'Ungheria erano stati sigillati abbiamo sentito un sudore freddo lungo la schiena - la sensazione più adeguata a ciò che si chiama memoria storica. Ma poi quella sensazione svanisce, soppiantata dall'indifferenza, dall'ilarità o dal raccapriccio con cui reagiamo al flusso continuo di notizie.

Perché certe mosse sul quadrante dei comandi non ci vengano annunciate assieme alla pubblicità dell'ultimo cellulare; perché certe sensazioni diventino parte di un cuore vigile ed entrino nella sfera del concetto, dobbiamo osservare con attenzione la vasta rete delle ramificazioni, non farci più ingannare dall'aria bonaria di treni, nodi ferroviari, ponti, tettoie, officine di riparazione, materiale rotabile, traversine, viti.

Nelle stazioni di Verona e Bolzano, da mesi, chiunque abbia la pelle scura non riesce più a prendere i treni internazionali per Monaco (gli OBB). A Verona, ad eseguire i controlli al viso, c'è spesso la polizia in tenuta antisommossa che sbarra l'accesso già nei corridoi. Molto soddisfatto il ministro degli Interni austriaco: al Brennero non arrivano immigrati. Avverte comunque che, se la situazione dovesse cambiare, ad allestire barriere di controllo ci metterebbero due giorni. Il quadrante dei

comandi è pronto: basta una mossa.

A quella mossa, che ha già trasformato buona parte dell'Europa dell'Est in un gigantesco campo di concentramento, con centinaia di chilometri di filo spinato, è da tempo preparata la corrente sociale. Non c'è stato bisogno di alcun sortilegio per avvinghiare milioni di persone al canto delle sirene razziste. Da un lato una guerra quotidiana ai cervelli condotta da giornali e televisioni, dall'altro l'isolamento crescente delle vite. Il rancore verso il diverso sembra una sorta di precipitato, di contraccollo: dal momento che l'ingiustizia sociale è troppo vasta e anonima da potere essere odiata, i diversi servono a oggettivare tutto il male.

La lotta no tav è nata e si è sviluppata perché una parte della popolazione ha smesso di essere "naturaliter ferroviaris". Ha voluto guardare cos'è un treno ad alta velocità prima della sua fabbricazione: cosa produce, cioè, nei territori e nelle vite degli individui, la costruzione di una linea ferroviaria con simili caratteristiche. Se si è concentrata soprattutto sulla sua inutilità nel ridurre il transito di merci sulle strade e sulla devastazione ambientale che comporta - e meno sul progetto di società che favorisce e accompagna - è perché la sua parabola si è disegnata in un periodo storico in cui la questione sociale era quasi totalmente assente. Tanto per fare un esempio, quando è apparsa la lotta no tav il movimento autonomo dei ferrovieri era stato sconfitto - di più, di quella sconfitta si era persa persino la memoria.

Nella storia delle lotte - che non è fatta di quel tempo omogeneo e lineare inculcato dall'ideologia del progresso - si parte sempre dalle sconfitte subite dalle generazioni precedenti. I ferrovieri, in Italia, sono stati tra i lavoratori più coscienti e combattivi, anche perché il loro "strumento di lavoro" metteva nelle loro mani, in caso di sciopero generale, la possibilità di bloccare gli spostamenti della truppa mobilitata per reprimere le agitazioni operaie e contadine, e di paralizzare la produzione capitalistica. Decisivo fu il loro ruolo nei movimenti contro la guerra. La stessa efficacia di alcuni sabotaggi partigiani era legata all'apporto dei ferrovieri. Quando la lotta per la libertà disegna due campi - quello dei partigiani e quello dei collaborazionisti -, essa non lascia intatti treni, nodi ferroviari, ponti, tettoie, officine di riparazione, materiale rotabile, traversine, viti. Il movimento dei ferrovieri degli anni Sessanta e Settanta - ancora in grado di paralizzare il Paese - pose con largo anticipo il problema del trasporto privato come flagello collettivo e vide nella ristrutturazione delle ferrovie che si annunciava un mondo a due velocità: uno per i ricchi e uno per i poveri. Dimostrò anche, en passant, che le leggi non esistono affatto per essere applicate, ma per esercitare il potere usando di volta in volta ciò che serve; dimostrò che applicando alla lettera i regolamenti ferroviari - durante i cosiddetti scioperi dello zelo - nemmeno un treno poteva lasciare la stazione. Solo repressione, licenziamenti di massa e crumiraggio (la CGIL arrivò più volte a organizzare decine di pullman di

crumiri per far fallire gli scioperi) hanno permesso la ristrutturazione e poi la privatizzazione delle ferrovie. Solo la cancellazione di quella memoria permette a politici e dirigenti ferroviari (quasi sempre, non a caso, ex funzionari sindacali) di presentare il disastro di Andria come una tragica fatalità o un errore del singolo capostazione. Questi disastri hanno una storia lunga - di vittorie per loro, di sconfitte per noi.

Di fronte al passaggio epocale che stiamo vivendo - circolazione forsennata delle merci, da un lato, guerre e frontiere per milioni di esseri umani inutili per il capitale, dall'altro - la lotta no tav non può rimanere chiusa in se stessa. Girandosi dall'altra parte di fronte ai treni dell'apartheid, rischia di diventare uno stagno. Dopo aver bloccato e sabotato le linee ad alta velocità per la propria causa, non può non collegare la devastazione ambientale qui a quella in altre parti del mondo, causa di esodi di massa. Quando le montagne sono bucate per far passare le merci, mentre in superficie ci sono poliziotti, militari e filo spinato, il treno che parte a qualsiasi condizione torna ad essere "il simbolo dell'essenza stessa del Male".

Quando "tutti fanno il loro lavoro e nessuno dice no" la società sprofonda nella melma dell'indifferenza e della sopraffazione.

Allora treni, nodi ferroviari, ponti, tettoie, officine di riparazione, materiale rotabile, traversine, viti diventano di nuovo obiettivi della lotta partigiana.

Se non passano gli esseri umani, vadano in malora le merci.

Marx dice che le rivoluzioni sono la locomotiva della storia universale. Ma forse le cose stanno in modo del tutto diverso. Forse le rivoluzioni sono il ricorso al freno d'emergenza da parte del genere umano in viaggio su questo treno.

(da "Fine corsa. Dalla lotta contro il TAV in Trentino" - numero 3, luglio 2016)

DIETRO IL DISASTRO DI ANDRIA PASSATO E PRESENTE DELLA PRIVATIZZAZIONE DELLE FERROVIE



TRASCRIZIONE DEL DIBATTITO SVOLTOSI AL PRESIDIO NO TAV DI ACQUAVIVA E
RESISTENTE IL 28 AGOSTO 2016

MATTEO

Ciao a tutte e a tutti. Ringrazio dell'invito, di cui sono onorato, perché questo è un tema che si fa fatica ad affrontare, soprattutto sul posto di lavoro: il tema della privatizzazione, di cui cercherò di parlare soffermandomi soprattutto su alcuni passaggi per rendere più semplice la visione anche per chi non è del settore. Ed è ancora più bello trovarmi in questa situazione a provare a riflettere su qualcosa che ci riguarda veramente tutti da vicino. Su quel treno, a luglio, in Puglia, ci potevamo essere tutti e, come dirò in questa mia riflessione, dobbiamo essere sinceri: non sarà l'ultima strage in Italia (parlo del territorio

nazionale). Sì, in queste settimane, mesi magari, assistiamo alle lacrime: lacrime vere da parte di chi ha perso i propri cari e amici, lacrime finte da parte di quelle istituzioni che piangono a comando. Ma non cambierà nulla, perché le responsabilità sono sistemiche, quindi, finché questo sistema esiste e resiste, non faremo mai grossi passi in avanti.

Detto questo, per chi non mi conosce, io sono Matteo e lavoro in Ferrovia da sei anni e mezzo circa, e lavoro in un impianto fisso dove si fa la manutenzione ciclica dell'ETR 500, molto più famoso alle cronache come Frecciarossa. Ahimè, avrei preferito spendere il mio tempo e il mio lavoro su ben altri convogli, ma quello mi è toccato e ci devo convivere. A onor di cronaca, faccio parte del mondo sindacale. Sono entrato quest'anno in un sindacato che, per quanto limiti e contraddizioni facciano parte di ogni sigla sindacale (chi più, chi meno, ovviamente), ha forse meno contraddizioni di altri perché è di categoria, di conseguenza si occupa di ciò che gli compete senza andare a fare grandi proclami che sappiamo tutti come vanno a finire. Questo sindacato è il C.A.T. (Coordinamento Autorganizzato Trasporti), che già dal nome cerca di dare un spinta diversa. Pronto ad essere magari negli anni tradito ma, vabbè, il sindacato per i compagni e per i lavoratori più consapevoli è uno strumento: finché puoi usarlo lo usi e poi lo molli. La mia riflessione parte dal disastro ferroviario di luglio, un disastro che è avvenuto fra Andria e Corato, un linea a binario unico, in concessione a Ferrottranviaria. Quello di

Corato è il secondo più grande disastro di sempre sulle vie in concessione, tanto fare un minimo di storia, la cui dinamica è allo stesso tempo semplice e agghiacciante. Stiamo parlando di un sistema di distanziamento dei treni basato sul «blocco telefonico», che convive con l'Italia delle Grandi Opere che divorano risorse e territori. Le ferrovie in concessione sul territorio italiano ammontano a circa 3500 chilometri, che però spesso primeggiano per volume di traffico di merci e persone trasportate. A controllare, o comunque a dare il nullaosta, non è l'A.N.S.F. (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria), che ha mille limiti e contraddizioni ma che è almeno un «Ente riconosciuto», bensì l'USTIF (L'Ufficio Speciale Trasporti e Impianti Fissi): questo fa sì che regnino sistemi di sicurezza obsoleti, con l'aggravante dell'agente solo, cioè di un unico macchinista alla guida, e del sistema dell'«uomo morto» (per chi non lo sa, è un pedalino che il macchinista è costretto a premere per dare il segnale che c'è e che non si sta addormentando). Questa è la soluzione che le Ferrovie hanno adottato quando hanno deciso di operare i tagli sul personale e di eliminare quello che era il secondo macchinista, assolutamente indispensabile in cabina. Giusto per dare due indicazioni.

L'incidente di Corato: venti tre morti, cinquanta feriti (le cifre saranno forse aumentate), l'ultimo di una scia interminabile. L'ultimo che ci viene in mente - qui siamo per lo più giovani - è quello di Viareggio, o magari Crevalcore, che si tende a dimenticare perché in quel

caso sono morti "solo" due macchinisti (si trattava di due treni merci che si sono scontrati di notte), ma anche quello non andrebbe dimenticato perché le dinamiche sono purtroppo le medesime.

Quando vedi venti tre morti e cinquanta feriti, ti sorgono due domande: Ma quel fiume di denaro pubblico (perché ce n'è stato veramente tanto) per ammodernare la linea italiana, dov'è finito, se si continua a morire fra i binari? E poi, in un'era tecnologica in cui in ogni istante sanno dove sei e cosa fai, abbiamo migliaia di chilometri ferroviari non adeguati, in sicurezza? Manca proprio, secondo me e secondo tanti, questa cultura della sicurezza, che sia svincolata una volta per tutte da budget aziendali e piani industriali. Una battaglia per la sicurezza, voglio ricordare, che molti ferrovieri portano avanti ancora oggi con coraggio e che proprio per questo vengono colpiti, sanzionati, licenziati. La Ferrovia può sembrare a un occhio distratto un ambiente di lavoro dove hai le massime tutele; in realtà, è come gli altri, e, quando ti metti di traverso rispetto ai piani dell'Azienda e soprattutto dei suoi servi, prima vieni colpito, sanzionato e allontanato, ma se serve vieni licenziato. Qualche mese fa un mio collega ha vinto la causa per il reintegro; era stato licenziato perché si era rifiutato di guidare un treno con il sistema dell'«uomo morto» e lo aveva lasciato in stazione, come si faceva anni fa e come penso ci racconterà Salvatore. Il treno non si è mosso. Nel giro di qualche giorno sono arrivati i primi avvisi, le prime sanzioni, poi l'Azienda non ci aveva messo tanto ad

arrivare al licenziamento, perché i cavilli sono tanti. Tu puoi ben dire che quel sistema non è sicuro, ma per l'Azienda è sicuro e tu quindi devi pedalare.

Questa vicenda ha varcato i confini nazionali e sembra che fra un po' l'Azienda sarà costretta a reintegrare un bel po' di addetti alla circolazione, cioè macchinisti, perché l'Europa, dopo tutte queste sentenze che hanno dato ragione a chi si è opposto con il proprio corpo e con il proprio agire a queste direttive assolutamente folli, sembra obblighi l'Azienda a reintegrare il secondo macchinista. Staremo a vedere.

Questi ferrovieri, come Silvio e come tanti altri, sono spesso inascoltati da quelle stesse Istituzioni che oggi piangono.

Una considerazione che mi viene da fare, e che è stata fatta anche ieri, è che la ferrovia è lo specchio della società. Così come quest'ultima è divisa in classi sociali, economiche, territoriali, allo stesso modo esistono treni per ricchi, linee che devono essere al servizio delle grandi città, dei grandi poli industriali, e un'infinità di linee dimenticate; linee che rimangono in piedi solo grazie a coloro che ci mettono impegno, professionalità e cura (e credetemi che è assolutamente così).

Le linee a binario unico, tanto per fornire un altro dato, sono circa la metà. Quelle in concessione sono 3500 chilometri, ma quelle a binario unico sono la metà di tutte le linee, e anche lì, in caso di guasto, interviene il «blocco telefonico», cioè la comunicazione via telefono del via libera per far partire il treno in stazione. Questo i giornalisti

non l'hanno detto, oppure lo hanno detto alle 3 di notte, ma vi assicuro che è così. Per questo vi dico che la tragedia di Andria non sarà l'ultima. Il guasto tecnologico è dietro l'angolo e se a quel guasto lì la Ferrovia ricorre ancora nel 2016 al «blocco telefonico» (che non è mai stato sicuro e non lo è di certo adesso), le stragi continueranno. Stiamo parlando di una linea dove il progetto c'era, dove i fondi c'erano, ma che non è mai andato in porto perché il contesto è sempre quello: un intreccio fra politica, imprenditoria e mafia, che genera le Grandi Opere, le quali divorano risorse non solo per i territori, ma anche per quelle infrastrutture di cui i territori hanno realmente bisogno. Dovete sapere che esiste un decreto legge, emanato l'anno scorso e tutt'ora in vigore, che dà facoltà al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di riportare la sicurezza nelle tratte secondarie date in concessione, cioè di riportarle sotto il controllo dell'A.S.F., ma anche qui, a distanza di un anno, tutto tace. Ecco: le linee più arretrate sono proprio quelle private. Basterebbe fermarsi qua per capire come sia la privatizzazione il vero crimine.

Parlando di privatizzazione vorrei collegarmi a una mobilitazione, che per fortuna in Ferrovia non è si arenata agli anni Settanta e Ottanta come in altri settori, ma, con limiti e difficoltà, c'è ancora.

Sono oltre due anni che questa mobilitazione c'è, si fa sentire e ha prodotto nove scioperi nazionali, molto partecipati. Nell'ultimo anno questa mobilitazione ha preso anche la forma della vertenza contrattuale perché

nelle pagine di quegli accordi vengono sottoscritti da oltre un ventennio i passi che poi conducono a quella che è la privatizzazione del trasporto ferroviario, che si vorrebbe non fosse più concepito come un grande corpo unico nel quale tutti i soggetti hanno voce in capitolo. Se questa lotta dovesse fallire non stupirebbe vedere fra pochi anni Trenitalia o Rfi ridotte a una consistenza di pochi dipendenti perché è a quello che vogliono ad arrivare; perché hanno cominciato a svendere alcune attività o lavorazioni (come le pulizie, i rifornimenti e il giardinaggio) come "non prettamente ferroviarie" e quindi esternalizzabili; un'altra grossa leva su cui hanno agito è stata quella degli "orgogli personali", della strategia del "salvarsi per settore".

Giusto per dare due dati: nel 2016 abbiamo gli "acquisti chivi in mano" comprensivi di assistenza tecnica e riparazione forniti dalle ditte costruttrici; abbiamo una manovra quasi completamente divorata; operai della manutenzione, come lo sono anch'io, che sempre più spesso diventano certificatori del lavoro altrui: questo non è un problema in sé, nel senso che potrebbe anche starci in un'ottica molto larga, il problema è che il lavoro altrui non è il lavoro di un ferroviere, è il lavoro di uno sfruttato, sottopagato (con straordinari obbligatori), non qualificato (non per volontà sua, chiaramente), che lavora in completa assenza di sicurezza, senza protezioni all'interno delle strutture della ferrovie (stesse mansioni ma diverso contratto: in un contesto come quello della fabbrica si può capire cosa significa). Questo processo tremendo lo

si deve a quella filosofia liberal-democratica della cosiddetta sinistra e dei sindacati di regime che recita l'adagio per cui "non importa la proprietà purché le regole siano comuni". Questa è una fregatura architettata, anche perché come ci insegnano le lotte degli anni '60 ma anche quelle di oggi, far arretrare la linea difensiva regala sempre all'avversario il contrattacco e questo lo stiamo subendo sulla nostra pelle.

E a conferma di questo può essere utile portare l'esempio dell'appalto (con il quale conviviamo quotidianamente qui in ferrovia): l'appalto è un sovraccosto chiaro, noto a tutti, che però resta competitivo perché si scarica sulla debolezza del costo unitario del lavoro. Ossia, sorte individuale del lavoro e sorte dell'impresa quasi coincidono e le regole vengono dettate dalla potenza della proprietà (come ho cercato di spiegare prima). La stessa ANSV, con il suo agire, comunque incarna il concetto di privatizzazione normativa, perché di fatto "autoresponsabilizza", diciamo così, le imprese, smantellando gli antichi testi che avevano validità per tutti.

Un altro esempio di questi processi è la questione della divisione CARGO, divisione trasporto merci che, oramai, era interna a Trenitalia: qui si concentra la punta estrema dell'attacco della privatizzazione. Cargo si trasformerà, tramite un accordo con i tre sindacati di regime, in MERCITALIA Srl. Sottolineo che si tratta di una Srl, una newco (new company) controllata da Fs ma esterna a

Trenitalia. Questo significa esuberi, ricollocazioni, quando va bene; e di fatto un contratto, una normativa che sono in preparazione per i pochi addetti, "fortunati" lavoratori che continueranno a rimanerci dentro. La storia della Cargo va iscritta in 25 anni di storia: il 1991 è l'anno in cui vi furono i passi e si trovano le cause dello sfacelo e, di fatto, il preludio della privatizzazione. Nel '91, in un consiglio europeo, vengono adottate in blocco le direttive specifiche per le ferrovie a livello nazionale, pacchetti poi che saranno introdotti dieci anni più tardi, nel 2001. Questi pacchetti prevedono la semplificazione del trasporto su rotaia, la concorrenza tra Stati dell'Unione Europea e l'adeguamento delle infrastrutture. Di pari passo, però, deve andarci anche qualcos'altro, per generare profitto, ossia lo smantellamento delle aziende ferroviarie nazionali, con la separazione dell'infrastruttura (binari) da quella che è la gestione (ossia treni, servizi in generale). E si parte dalle merci. È dal '91 quindi che comincia la triste epopea del settore merci in ferrovia, almeno per quanto riguarda la Cargo. Comincia, infatti, una concorrenza feroce tra le varie imprese ma soprattutto la concorrenza col trasporto su gomma; il volume su ferro cala; aumenta il traffico e l'inquinamento; c'è una ripercussione (che tutti tendono a dimenticare) anche sul salario e sulle condizioni dei ferrovieri perché abbattere il costo del lavoro rimane il primo obiettivo; negli anni vengono chiuse officine, presidi; vi è un imbarbarimento delle condizioni generali e meno sicurezza. Ancora una volta il ruolo del sindacato è solo

quello di contrattare, e anche qui il sindacato di regime predica che Cargo è in perdita e quindi è giusto aumentare l'orario di lavoro e creare esuberi per non chiudere. Ma la realtà è diversa. Come sappiamo gli investimenti vengono tagliati per inseguire maggiori margini di profitto a danno dei lavoratori e del servizio e se proprio dovesse esserci un risanamento questo non passa per questi passaggi che ho appena descritto ma potrebbe forse passare per una nuova concezione del trasporto merci su ferro non più frutto del mercato. Per chiudere su quella che è la questione della Cargo lo vorrei paragonarla alla situazione della Grecia: perché la Cargo è stata soffocata prima, durante la ribellione, e dopo, da ricette imposte di austerità dove la cura purtroppo si rivela parte della malattia. Penso che l'esempio Greco calzi abbastanza bene alla questione Cargo.

Arrivando alla conclusione, accadono poi stragi come quella di Corato che ci fanno risvegliare un po' tutti dal torpore, ci dicono per l'ennesima volta che è la privatizzazione a compiere il crimine. Anche qui arriva lo sciopero dei ferrovieri che non vogliono abbassare la testa e credere all'errore umano o alla fatalità. Viene scelto di scioperare, di fermarsi, nonostante siano mesi estivi, mesi difficili, contro tutto e tutti. Vorrei, infatti, precisare che durante uno sciopero i lavoratori non hanno soltanto l'azienda di fronte ma anche la Commissione di garanzia dei trasporti che di fatto regola se e come può fare uno sciopero. Ad esempio all'interno delle 24 ore di

sciopero nazionale vi sono le fasce di garanzia, sottoscritte anni fa dai sindacati, che impediscono il blocco totale nonostante non vi siano condizioni di "emergenza". Proprio in occasione dello sciopero di 4 ore (sic) indetto dopo la strage di Corato, la Commissione di Garanzia, a fronte di 23 morti, un disastro immane, è intervenuta per farlo abbassare a due ore e poi ulteriormente a un'ora: per fortuna c'è chi non ha accettato e quindi alcune sigle sindacali sono riuscite, grazie ai lavoratori e lavoratrici che vi sono dentro, a fare uno sciopero magari simbolico ma almeno tenendo testa alla Commissione di garanzia. Questo anche per far presente una difficoltà che si ha in questo mondo del lavoro: con le fasce di garanzie di fatto si precettano i lavoratori e le lavoratrici.

I ferrovieri ancora una volta non hanno accettato la tesi dell'errore umano perché le responsabilità sono sistemiche. Lavoratori e lavoratrici scelgono ancora una volta di denunciare e contrastare, con gli strumenti che hanno, convinti di trovarsi di fronte a quello che è un nuovo caso della loro oppressione. Come vittime (lavoratori, pendolari, studenti) ma anche come classe. I ferrovieri italiani, colleghi e colleghe, scioperano ancora e continueranno a farlo su importanti capisaldi della loro condizione di lavoro; aspetti che potranno sembrare specifici del settore ferroviario ma che in realtà costituiscono lotte con valore universale: a partire dalla previdenza sociale, a un trasporto pubblico visto come un bene di tutti/e e per tutti/e e una democrazia sindacale.

Il risultato finora di questi due anni e mezzo di lotte è stato quello di bloccare le trattative sindacali relative al nuovo contratto, che sono ora rinviate al mese prossimo e che costituirebbe un arretramento per 60 mila lavoratori e lavoratrici. Anche se questo è un risultato di lieve entità non deve fermare la lotta di classe nella quale i lavoratori sono portatori di una valenza generale per la cittadinanza e per tutti e tutte. Sottolineo che si tratta di un percorso nato grazie ad assemblee spontanee nei posti di lavoro da Nord a Sud Italia, un percorso alternativo nel quale si è diffusa una nuova energia e si è dato sostanza a una piattaforma rivendicativa finalmente dal basso, che alcune sigle del sindacalismo di base che non partecipano ai tavoli hanno deciso di fare propria. Faccio notare che i sindacati di regime, chiusi nei loro uffici e palazzoni del potere, non hanno nemmeno prodotto né discussa una loro piattaforma con i lavoratori ma stanno a correggere i punti e le virgole di una piattaforma prodotta dall'azienda: a questo livello si è arrivati.

La piattaforma nata dalle assemblee ha cercato di concentrare tutti gli sforzi per strappare un dignitoso contratto nazionale delle attività ferroviarie, che poi a cascata determina tutti quelli aziendali, e ha prodotto, solo quest'anno, tre scioperi nazionali, lanciati a sostegno di questa lotta, che hanno visto un'adesione massiccia da nord a sud. Questo di fatto ha scompaginato l'agenda dell'azienda che ora sembra abbia "tirato indietro un po' gli artigli" rispetto ai suoi piani e alle sue

previsioni, e sia orientata su un "contratto ponte", ossia un contratto intermedio, con obiettivi che comunque rimangono dichiarati (questione Cargo, imbarbarimento del codice disciplinare ecc.). I rapporti di forza non sono a nostro favore e questo, a meno di sconvolgimenti generali (che tuttavia mi auguro), porterà a dover incassare qualche colpo basso, ma c'è la convinzione e la consapevolezza, da parte di tanti colleghi e colleghe, che la sfida è lanciata, lo scontro è aperto, in atto, e la separazione tra i nostri e i loro interessi è sempre più netta.

SALVATORE RICCIARDI

Intanto un saluto a tutti e tutte.

Sono molto d'accordo con quello che ha detto Matteo (immagino che sia molto più giovane di me). La situazione che ha descritto sembra il punto di arrivo di un lungo percorso che segna per ora una sconfitta per noi e un vantaggio per i poteri forti. Ma la storia continua, come dimostrano le lotte dei ferrovieri di cui parlava Matteo e il movimento NO TAV, che ripropone quel legame forte, che c'è sempre stato, tra le lotte dei ferrovieri sulle loro condizioni di lavoro, sul loro sistema salariale, e la popolazione.

Il treno ha sempre rappresentato lo strumento di un bisogno, quello della mobilità, a volte per costrizione, come quando si è obbligati ad andare a vendere la propria forza lavoro, altre volte per andare a scoprire cose

scelta era l'altra: quella di privilegiare il treno di lusso e poi, in un'altra fase, l'Alta Velocità. Bene, la rivendicazione di un potenziamento del traffico pendolare (quello passato sul treno è anch'esso tempo di lavoro, cioè vita) collegava le esigenze della popolazione con la lotta dei ferrovieri. Quindi la lotta dei pendolari è stata un fatto molto importante perché ha permesso di evitare che lo sciopero dei ferrovieri - di cui ha parlato anche Matteo - venisse strumentalizzato dai media con il solito discorso: «Voi con il vostro sciopero danneggiate non tanto l'Azienda, bensì gli utenti, i pendolari che utilizzano il treno». Bene, questa cosa è stata messa in discussione da un rapporto; per ogni sciopero che facevamo davamo i volantini non solo agli altri ferrovieri, ma soprattutto a coloro che il treno lo utilizzavano, per far capire che lo sciopero faceva parte del superamento del traffico così com'era. A metà degli anni Sessanta, ci fu uno sciopero importante durato ventidue giorni (non continuati, ma a blocchi): quasi un mese di salario perso; guardate che non era uno scherzo, non è che andassimo a lavorare per sfizio, quel salario ci serviva per campare. La rivendicazione di quello sciopero era lo spostamento del traffico su ferro e non su gomma, che era invece l'orientamento del governo: i primi governi di centro-sinistra sviluppano la rete delle autostrade favorendo il traffico di merci su gomma. Noi chiedevamo l'inversione di questa tendenza, cioè fare in modo che il traffico merci si spostasse su ferro, la qualcosa era ed è possibilissima perché i treni merce viaggiano la notte,

quando non viaggiano i passeggeri. Quella battaglia fu ovviamente persa perché i governi di centro-sinistra, che avevano fatto quella scelta, controllavano almeno in parte i sindacati. La gran parte degli iscritti alla Cgil erano compagni che venivano dal Partito comunista, da parte del quale non c'era condivisione delle politiche del centro-sinistra, ma nemmeno ostilità, come invece chiedevano quei lavoratori. Lo sviluppo che il centro-sinistra ha portato era incentrato su industrializzazione, cementificazione, urbanizzazione, trasporto su gomma, autostrade ecc. Ricordo che una delle prime rotture avvenute in Cgil all'interno delle Ferrovie fu proprio su questo terreno, perché a un certo punto quella lotta per il trasferimento del traffico su ferro a discapito del trasporto su gomma fu abbandonata dai vertici confederali, mentre una parte della sinistra della Cgil in Ferrovia la voleva continuare e questo preluse alla rottura del '70-'71 da cui nacquero i Comitati di base, di cui parleremo. Questo è molto importante perché era una battaglia non solo per le condizioni salariali e normative, per le condizioni di lavoro di chi lavorava in Ferrovia, ma per tutta la popolazione che il treno lo utilizzava. Questo obiettivo riguardava anche le città. Ad esempio a Roma - non so chi la conosce - c'è un anello ferroviario intorno alla città, anche se non completo, che poteva permettere un'ampia circolazione urbana di treni e, con una linea a raggiera, portare le gente con i tram nel centro città. Un discorso molto interessante: ovviamente pure questo è stato sconfitto perché quella battaglia

l'abbiamo persa. Quelle due sconfitte hanno precluso a tutte le altre, quelle di cui parlava Matteo, per cui siamo arrivati alla privatizzazione. Noi compagni della sinistra della Cgil la rottura con il sindacato la portammo avanti nel 1970. Le avevamo tentate tutte per cambiare la linea dei vertici. Pensate che avevamo fatto un giornale che si chiamava «Il Pungolo», titolo chiarissimo perché volevamo pungolare con delle notizie su questo foglio, che tra l'altro andava a ruba, lo leggevano tutti i ferrovieri, che lo trasferivano sui treni per cui lo trovavi in tutte le stazioni. Volevamo pungolare i vertici a prendere i bisogni e dei ferrovieri e dei pendolari, delle gente che prendeva i treni. Abbiamo fatto questo, abbiamo provato a fare congressi straordinari, ma su quel terreno ovviamente chi ha le poltrone la vince sempre. La battaglia è ancora tutta in corso, come dicevo, ma in quella fase l'abbiamo persa. La sconfitta su questo terreno ha portato una modifica alle condizioni di lavoro. Il tentativo era quello di aumentare la produttività e di mettere in moto dei meccanismi di competizione tra settori ferroviari. Contate che in Ferrovia erano sì tutti ferrovieri (anche i pulitori: a un certo punto siamo arrivati a 220mila, tutti dipendenti statali, poi sono cominciate le scompartimentazioni), però erano lavori diversi: che so, il macchinista, quelli che lavorano in stazione, chi faceva le pulizie, le manutenzioni ordinarie e straordinarie nelle officine di riparazione, dove l'attività era molto simile a quella di un'industria meccanica. Bene, la Direzione (ma tenete conto che dalla metà degli anni Sessanta la partecipazione dei

vertici sindacali alla Direzione divenne sempre più forte; addirittura venivano portati all'interno del Consiglio di amministrazione, come consulenti senza diritto di voto, prima, e successivamente in modo completo. Capite anche voi cosa produceva la compartecipazione: era proprio collusione) lavorava a dividerci. Capite che non era più possibile stare sotto la stessa sigla sindacale con posizioni politiche così diverse sulla funzione del treno nella società e sulle condizioni di lavoro dei ferrovieri, per cui all'inizio del '71 ci fu questa grossa rottura, che successe a Roma per un caso. I lavoratori delle ferrovie a Roma erano circa 12mila, cioè molti. A Roma ci sono molti piazzali (Roma Tiburtina, Roma Termini, Roma Ostiense) e molto traffico essendo un nodo centrale. C'è una funzione molto particolare che è quella di spostare i treni, per cui quando il treno ti entra in stazione a un certo punto quella che è la testa ti diventa la coda. Bisogna comporre i vagoni: i vagoni si compongono uno a uno. Un lavoro molto importante e molto disagiato, con i macchinisti che si mettono sotto il treno e collegano i vagoni con delle grosse cinghie. C'era molta tensione, perché era un lavoro molto pericoloso: per cui noi chiedevamo per questi lavoratori le 36 ore alla settimana. Non era quindi una rivendicazione salariale, ma un abbassamento dei ritmi per garantire delle condizioni di sicurezza a questi lavoratori sottoposti a un rischio. Ovviamente l'Azienda disse di no, e anche il sindacato. Ma si riuscì a fare una grossa assemblea a Roma con 500 lavoratori in cui si decise di fare lo sciopero. Subito si pose

Il problema: «Come si fa a fare uno sciopero senza neanche uno straccio di sigla sindacale?». E lì prendemmo quello che c'era già in Italia (perché stavamo ovunque in una situazione di lotta), dove alcuni settori, in particolare metalmeccanici, ci stavano insegnando che è possibile muoversi con le proprie gambe, autorganizzandosi, facendo in modo che l'assemblea diventasse quello che fino a quel momento era stato la sigla, la direzione, la tessera ecc. Prendevamo ad esempio il Comitato Unitario di Base della Pirelli nato già nel '68, poi della Set-Siemens... nell'area milanese c'era questo movimento di lavoratori (soprattutto metalmeccanici e chimici) che ci dava questa possibilità, dicendo: «Guardate che è possibile muoversi sulle proprie gambe». Quindi noi facemmo sciopero. Come chiamarsi? La risposta era semplice: comitato di base. Eravamo alla soglia dell'estate. La necessità di fare le assemblee, decidere il giorno dello sciopero, coinvolgere le piccole stazioni ecc. ci portò a fare lo sciopero in pieno agosto. Tenete presente che in Ferrovia non è come in fabbrica, dove puoi sopperire a un problema di comunicazione con la presenza fisica davanti ai cancelli dove la gente entra ed esce, con i picchetti ecc.; questo in Ferrovia non lo puoi fare, se non davanti a qualche struttura fissa come un'officina di riparazione, ma per il resto i lavoratori vanno da soli a prender servizio, per cui non è facile fare il picchetto. La comunicazione è molto importante, per cui questo ha permesso la creazione di fogli, foglietti, giornali, come «Compagno ferroviere», che andavano dati uno

per uno perché non tutti cominciano il lavoro alla stessa ora (il macchinista non comincia insieme al capostazione). Questo ha attivato la creatività di avere varie forme di comunicazione, che abbiamo utilizzato tutte. Bene, nell'agosto del 1971 si fermò il traffico, ed essendo Roma al centro della rete ferroviaria, si fermò il traffico da Nord a Sud, a livello quindi nazionale. Successe il pandemonio, l'ira di dio. I sindacati tentarono di fare il crumiraggio, cosa mai successa, per lo meno in questi termini e in questo Paese. Dissero - perché quelle comunicazioni riuscimmo a intercettare - ai lavoratori, soprattutto a quelli dell'Emilia secondo loro più legati alla tessera, di venire a Roma a lavorare al posto di chi stava scioperando. Ma non è facile fare il crumiro, perché se uno non ha mai visto la stazione di Roma, con il piazzale ecc., non sa come muoversi. Comunque il crumiraggio fallì perché la cosa uscì fuori e fece sbiancare anche tanti lavoratori iscritti in buona fede alla Cgil che non se la sentivano di arrivare a un simile livello di vergogna. La Direzione tentava di capire come far camminare i treni. Come ho detto, noi eravamo un comitato di base che si organizzava in assemblea, per cui con chi poteva trattare l'Azienda? Noi non avevamo neanche i delegati assembleari per poter trattare, quindi dicemmo all'Azienda: «Senti, noi vogliamo questa cosa qui, se ce la dai i treni ricominciano a circolare, altrimenti si fermano». La Direzione chiamò i sindacali, che erano contrarissimi alle nostre rivendicazioni e ai nostri obiettivi. Anche a questi dicemmo: «Voi dovete firmare questa roba qui se

no si ferma tutto e succede un pandemonio». Loro obtorto collo firmarono, insultandosi fra di loro perché ormai la contraddizione era anche in seno loro, ma comunque firmarono. E si ottenne quella diminuzione di orario, che fu una cosa importante, perché quelli erano davvero «lavori usuranti», come si sarebbe detto in seguito, con alte percentuali di incidenti.

Il discorso delle forme di lotta è molto importante (vi accennava anche Matteo) perché, oltre allo sciopero classico, nelle assemblee, che erano il fulcro della nostra attività, si decise anche per quello che veniva chiamato ufficialmente «sciopero bianco». In realtà erano piccole forme di sabotaggio. Per carità, in Italia la parola sabotaggio non si può usare perché si fanno il segno della croce, però era quello. Utilizzando la lettura, per dire così molto integrale, del regolamento. Il regolamento ferroviario è molto preciso, perché fu fatto anche quello dopo tante lotte ecc. Era, almeno, perché io parlo sempre della situazione fino all'Ottanta. Un treno non poteva partire se tutte le condizioni di sicurezza non erano state garantite e, soprattutto, verificate. Per cui bastava che quello che controllava i freni dicesse «questo freno, questo freno soltanto, non funziona», che venissero fatte le verifiche, per cui il treno partiva dieci minuti, un quarto d'ora, mezz'ora dopo, a seconda. Lo stesso il macchinista ecc. Insomma, era l'applicazione integrale, molto rigida, del regolamento, che ti permetteva di far accumulare grossi ritardi senza pagare un'ora di sciopero. Queste forme si svilupparono molto, per cui si venne incontro alla

repressione. Non diretta, perché non potevano, ma indiretta. Per spezzare questa unità fra lavoratori e anche territoriale (con i pendolari, appunto), l'Azienda ricorse al meccanismo della scompartimentazione, dello spezzettamento delle funzioni e della produzione. Quella era la carta che aveva in mano e quella ha utilizzato, privatizzando, dando in appalto a cooperative i cui lavoratori non hanno lo stesso contratto (prima i 220mila lavoratori avevano tutti lo stesso contratto, divisi per categorie, certo, però uno era il contratto, una era la vertenza contrattuale, per cui c'era la forza, al di là dei vertici sindacali, di imporre delle scelte). Poi hanno spezzettato tutto, per cui oggi i lavoratori in Ferrovia hanno decine e decine di contratti diversi per cui è difficile metterli insieme. Che poi è quello che è successo anche in altri settori. Che so, se voi oggi entrate in un grande supermercato, qui a Roma ce ne sono di due-tremila lavoratori, hanno 40, 50 contratti diversi, eppure fanno tutti lo stesso lavoro: vendono la merce al pubblico. Con questo hanno spezzato l'unità della classe. Ma guardate che anche questo non è definitivo; non è che c'è scritto su qualche Vangelo che noi dobbiamo essere uniti se abbiamo lo stesso contratto. Si può lottare insieme anche senza avere lo stesso contratto, come alcuni movimenti stanno dimostrando, il movimento NO TAV fra questi. Non è che tutti coloro che si oppongono al TAV hanno lo stesso contratto o hanno a che fare con la ferrovia; hanno a che fare con la difesa di un certo territorio, con una certa dignità e una certa volontà di

vita, di vivere in un certo modo. Questo processo è reversibile: si può tornare ad avere quella forza, sia in Ferrovia sia nei territori, nelle lotte che mettono insieme ferrovieri e territori, cioè chi utilizza il treno.

Per non farla troppo lunga: quel passaggio lo abbiamo perso, perché la lotta, nelle ferrovie come più in generale per la classe operaia, si fermò agli anni Settanta. Vivendo grandi momenti di mobilitazione, grandi momenti di forza, però quella lotta l'abbiamo persa. Forse non avevamo gli strumenti adatti, forse non avevamo le idee chiare, forse era il primo movimento dal Dopoguerra che partiva all'attacco (ed è difficile vincere alla prima battaglia), ma non è la fine del mondo. Si possono anche fare dei passi indietro per prendere la rincorsa e frane uno, due in avanti. Che è quello che sta succedendo. Con molte difficoltà, senza nasconderselo, è possibile.

Il discorso sulla sicurezza di cui parlava Matteo. Questa battaglia, ad esempio, ha prodotto il delegato per la sicurezza. Lui parlava del suo collega sospeso e poi reintegrato; qualcosa di simile è avvenuto anche qui a Roma, con un delegato che ha vinto due cause. Le battaglie intorno alla sicurezza ci stanno.

La vicenda di Andria è il punto d'arrivo di tutto questo. La storia di queste lotte dimostra che non solo è possibile fare una battaglia per le condizioni dei ferrovieri, ma anche per tutti quelli che utilizzano il treno. Ad Andria sono morti anche ferrovieri, ma in prevalenza erano persone che utilizzavano il treno. Morite per la carenza di una battaglia che era cominciata allora: il secondo macchinista, il

sistema dell'«uomo morto», il binario unico... Prima la sinistra della Cgil e poi il movimento autonomo dei ferrovieri autorganizzati dissero: «Investiamo i fondi del cosiddetto Piano decennale per raddoppiare le linee a binario unico, mantenendo il controllo delle Ferrovie, e per togliere i passaggi a livello (altro luogo dove tante persone ci hanno lasciato la vita e continuano a lasciarla) e fare i sottopassaggi». Quindi quei fondi, che adesso non ricordo quant'erano, ma erano tanti, si chiedeva di utilizzarli in questa direzione, migliorando il traffico pendolare, togliendo i passaggi a livello e migliorando la sicurezza. La battaglia si può fare, non è un problema della sigla sindacale. Personalmente, a partire dal '71, non vedo bene la dinamica sindacale, la ritengo superata. Ha avuto un senso, se mai l'ha avuto, in una fase di sviluppo, di aumento della ricchezza, quando il capitale, per tener buono il conflitto di classe, faceva delle concessioni. Il Sindacato era il mediatore di queste concessioni, cioè ha sempre fatto, in forma buona o in una forma meno buona, il cane da guardia del movimento di classe. Quindi, rivedendo quel periodo, in cui ho avuto nella Cgil anche un ruolo dirigente, la sua funzione è stata poco utile anche allora. Perché? Innanzitutto, il sindacato ti chiede la delega, cioè ti toglie la volontà di operare in prima persona. Quando i lavoratori, o anche altri proletari, vanno in assemblea, li esprimono la loro partecipazione. Ma perché vogliamo interrompere la partecipazione al momento decisionale e non portarla avanti al momento della fattività? Cioè, non credo alla democrazia diretta

che si ferma al momento decisionale. Si dice: «Facciamo l'assemblea per decidere, che so, dove fare il parco». Poi, chi lo fa il parco, quello lo deleghiamo. No, se si decide di fare il parco, si decide come farlo, dove farlo, e lo si fa tutti insieme. Perché la partecipazione o è totale o sennò, se si ferma ad un certo punto, diventa zoppa. E questo è il caso anche di quelle forme nuove di sindacato, che, per carità, sono utili e forse necessarie per riprendere la conflittualità, ma dove c'è comunque un vago affondo di chiedere la delega, quindi spogliare proletari e lavoratori della capacità decisionale di andare fino in fondo. Un'ultima cosa volevo dire, che è per me molto importante. Le lotte a cui ho partecipato o quelle che seguo, come dei no tav, o quelle dei pendolari che ancora ci sono, o in Ferrovia come raccontava Matteo, oltre a proporre una carta rivendicativa utile, interessante, che fa fare alla gente dei passi avanti, offrono anche un'altra possibilità, e cioè il fatto che i lavoratori, le lavoratrici, i proletari, le proletarie si vedono spesso per decidere, per fare la lotta, per decidere se continuare o fermarsi ecc.; questo stare insieme produce un altro grosso bisogno: quello di discutere su come stare insieme. Questo permette di scoprire la possibilità e anche la bellezza di costruire insieme tutti gli altri momenti della vita, cioè di organizzare una società diversa. Questa possibilità si scopre là dentro, in quei momenti. Alcuni la scoprono leggendo i libri, e fanno bene. Io però l'ho scoperta in queste lotte, stando con gli altri, decidendo come fare la lotta, se fare lo sciopero bianco o qualche

piccolo sabotaggio. E anche lì emergeva questa possibilità: visto che stiamo insieme, proviamo a stare insieme, a decidere come stare insieme in tutti gli altri momenti della nostra vita, che so: come mangiare, come dormire, come lavare i panni, come mandare i figli a scuola, come abitare. Trovare dei modi collettivi di vita, o anche solo pensarli: questo la lotta ci ha insegnato a fare, questo è l'altro grande portato della lotta collettiva autorganizzata, che credo sia presente anche oggi. Ringrazio dunque le compagne, i compagni, le proletarie, i proletari del movimento no tav, perché hanno ripreso in mano una lotta importantissima che ha quasi due secoli di storia (ricordiamo che il primo tratto di ferrovia in Italia, la Napoli-Portici, risale mi pare al 1839). In questi quasi duecento anni il treno ha accompagnato la storia di questo Paese, nel bene e nel male; il treno è stato usato dai padroni e anche dai proletari. Oggi viene utilizzato di nuovo dai padroni: non è un problema, si può ancora ribaltare la situazione. La lotta attorno al treno unisce persone che sono diverse come ruolo sociale, come lavorazione, come attività, come reddito ecc., e questo può unire nella diversità dentro una lotta che porti a una società di eguali.

Grazie e un abbraccio a tutte e tutti.

La discussione se raddoppiare i binari oppure lasciare il binario unico e investire sulle linee ad alta velocità è cominciata davvero alla fine degli anni Sessanta. In Italia il TAV è arrivato più tardi proprio perché c'era una

resistenza molto forte da parte dei ferrovieri e, più in generale, da parte della gente che usava il treno. Più in generale, quello che oggi chiamiamo liberismo privatistico da noi è arrivato più tardi rispetto all'Inghilterra della Thatcher e all'America di Reagan proprio per la resistenza molto forte che c'è stata, sennò sarebbe arrivato prima. Quindi chi dice che la resistenza fatta con il conflitto non paga dice una stupidaggine, perché ha perlomeno ritardato l'immissione di questi processi. Il TAV è passato in un momento in cui c'era scarsa attenzione attorno alle ferrovie. Solo in seguito, con il movimento no tav, si è ripresa quella battaglia.

La gran parte (credo sia tra il 65 e il 70%) degli introiti delle Ferrovie sono legati al traffico pendolare. Perché investire allora sull'Alta Velocità? Innanzitutto perché gli interventi per ammodernare le linee esistenti sono molto meno lucrosi (le ditte sono sempre quelle, il controllo da parte degli Organi ferroviari è assiduo e forte, quindi c'è poco da intralazzare e da portare a casa). Nel caso dell'Alta Velocità, lo avrete notato, lì, altro che mafia, è tutto un batter le mani senza alcun controllo, quindi il business è molto più forte. Dall'altra parte è un problema di immagine. Siccome i governi hanno un problema di consenso, il quale pare avvenga solo su una questione di immagine, costruire una nuova linea ad alta velocità significa fare impressione sulla popolazione cresciuta a pane e televisione e su quella media borghesia interessata a spostarsi più velocemente. Insomma, non è

un problema squisitamente aziendale, perché, ripeto, gli introiti sono soprattutto legati ai pendolari, introiti che potrebbero aumentare potenziando un certo traffico ferroviario a detrimento del traffico su gomma (pensiamo solo all'aumento dei pullman). Credo sia un problema politico, di immagine e di business per quelle ditte che con l'Alta Velocità guadagnano molto di più di quanto avviene potenziando le linee esistenti.

