



RIVOLUZIONE COMUNISTA

Supplemento murale al giornale di partito

Il disastro ferroviario di Pioltello giuocato dai gestori della rete (RFI-SpA) e dell'esercizio (TRENORD srl) sulla pelle dei pendolari - In galera tutti i responsabili! Sciopero nazionale di tutto il personale ferroviario - Massima garanzia dell'efficienza e della sicurezza del trasporto su rotaia. Solidarietà alle vittime e ai feriti

Il 25 gennaio alle 6,57 il regionale 10452 partito da Cremona alle 5,32 diretto a Milano P.ta Garibaldi a 1 Km. e 900 m. dalla stazione di Pioltello deraglia, mentre procede alla velocità di 140 Km. orari, per un cedimento strutturale del binario. La terza carrozza del treno (e le successive) esce dal binario, sbattendo nella corsa con diversi pali dell'elettricità, finché il convoglio non si arresta. Il treno trasportava 250 passeggeri. Nell'accartocciamento della carrozza deragliata perdono la vita tre donne (Ida Milanesi di anni 61, Alessandra Giuseppina Pizzi di 39, Pierangela Tadini di 50) mentre riportano ferite più o meno gravemente 46 persone. Il macchinista (Renato Signorini) ha dichiarato alla Polfer nell'immediatezza del fatto di non aver sentito rumori strani e di non avere notato nulla di anomalo altrimenti avrebbe azionato il freno di emergenza. Lo spaventoso disastro non è un caso isolato, è l'ultimo episodio in ordine di tempo di una lunga lista di incidenti allarmanti, di cui i più recenti nello stesso ambito territoriale sono quelli del primo giugno a Paderno e del 23 luglio a Pioltello. Ed è quindi a questa catena che bisogna rivolgere lo sguardo per trovarne le cause al di fuori di ogni casualità.

Mancata o rabberciata manutenzione e privilegiamento dell'«Alta Velocità» sul trasporto regionale e locale

Vediamo prima di tutto la causa di questo spaventoso disastro, partendo dai gestori di linee e servizio. I gestori sono: RFI SpA, costola F.S., che gestisce la manutenzione della rete infrastrutturale; Trenord srl, che gestisce il servizio passeggeri. Quest'ultima società, nata nel 2011 dall'intesa Moretti - Formigoni (Ad FS e pres. Lombardia) come frutto marcio dell'affarismo privatizzatore, è una combinazione mista al 50% con Trenitalia SpA per il trasporto passeggeri e al 50% con Ferrovie Nord Milano concessionaria di alcune linee secondarie. Dai primi rilevamenti e dalle prime indagini eseguiti/e dal personale di fiducia dei gestori e dagli esperti della Procura milanese è tra l'altro emerso che nel punto di deragliamento della terza carrozza si è staccato un pezzo di binario (rotaia) di 23 cm., che il giunto che stringeva il binario era sbullonato, in quanto dalle foto emerge che uno dei quattro bulloni si era spezzato e uno mancava; e che sotto di esso era stata collocata una tavoletta di legno come rappizzo. La mancanza di bulloni e il rattoppo collocato sotto il giunto, al di là di altri particolari, mostrano che il binario era guasto e che i gestori erano consci del problema tecnico e dei rischi insiti nel guasto. Il gestore della rete attraverso il

responsabile di produzione (Umberto Lebruto) si è premurato di dichiarare che l'11 gennaio su quella tratta ceduta era passata la *macchina diagnostica* e non aveva rilevato nulla, aggiungendo che dalla rottura di un pezzo di binario di così ridotte proporzioni non poteva derivare un incidente così grave. RFI nega l'uso del pezzo di legno come rattoppo del binario; ma il 27 vengono sorpresi 4 operatori mentre arremgiano a 200 metri dal binario spezzato dentro l'area sotto posta a sequestro, rilevando dalle 8 alle 10,30 saldature e giunti con apparecchiature ultrasuoni. Questo atteggiamento sospetto, rivolto a coprire le tracce dei disfunzionamenti, aggrava la responsabilità diretta dei gestori dell'esercizio. Sospinti dalla logica affaristica entrambi hanno così giuocato sulla pelle dei pendolari.

Sul binario rotti transitano 500 treni al giorno. Trenord srl scarrozza sulla linea Cremona - Milano 10.000 passeggeri al giorno su treni lenti sudici e sovraffollati come denuncia il rapporto 2017 dei «Comitati dei pendolari», che qualifica questa tratta come una delle peggiori della Lombardia seconda per degrado solo alla Brescia-Casalmaggiore-Parma. Pare che 15 giorni prima del disastro il direttore dell'Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria (Ansf) avesse inviato alle società ferroviarie di settore, nella fattispecie alla RFI SpA una circolare raccomandando una maggiore attenzione ai processi manutentivi. Se il binario ceduto fosse venuto meno al passaggio di una *Freccia Rossa*, che nel tratto in questione transita a 180 Km. orari, non si può immaginare che genere di catastrofe ne sarebbe potuta venir fuori. Quindi la causa specifica del disastro, salvo quanto potrà essere acquisito dalla lettura della *scatola nera* nonché dalle verifiche tecniche sulle condizioni rotabili del treno, comunque e in ogni caso sta nella mancata (o rabberciata) manutenzione ordinaria della linea.

Le lacrime di cocodrillo che accompagnano ogni disastro creato

Detto questo in merito alla causa specifica e diretta del disastro, che ribadiamo investe la responsabilità dei due gestori anche se RFI tenta di scaricare la propria su Trenord con l'espedito giuridico che un presunto difetto de carrello abbia fatto sobbalzare la carrozza deragliata, passiamo

a vedere in secondo luogo la causa generale che sta a monte di questi singoli disastri. Brevemente questa causa di fondo ha la sua radice nella riorganizzazione del sistema ferroviario che col nuovo secolo si avvita sull'«Alta velocità», assorbendo fondi e investimenti a discapito del resto della rete. Così, benché l'80% della popolazione si muova con i treni regionali e locali, il centro pulsante del settore ruota sui treni veloci e la tecnologia connessa (con l'«Alta velocità» il capitalismo *turbogetto* italiano si è lanciato alla conquista di commesse in ogni direzione, all'est e all'ovest, dalla Turchia, Iran, Egitto, agli Stati Uniti). Non serve recriminare che le linee secondarie vanno alla malora. È nella logica affaristica e parassitaria del nuovo modello ferroviario convogliare fondi e risorse verso l'«Alta velocità», lasciando a secco i trasporti regionali e locali qualsiasi sia la natura giuridica delle imprese gestionarie, pubbliche semipubbliche o private. Va anzi aggiunto che con l'assorbimento in dicembre dell'Anas da parte delle Ferrovie dello Stato, finalizzato al monopolio delle infrastrutture ferroviarie e stradali (ferro e gomma), la tendenza alla centralizzazione - periferizzazione si allargherà ancora di più con l'inevitabile riproduzione a scala allargata di incidenti e collassi locali. Dunque non solo bisogna battersi decisamente contro il nuovo modello ferroviario e le imprese sfruttatrici, ma occorre inoltre organizzarsi al livello occorrente per salvaguardare in ogni contingenza integrità e pelle.

La «Commissione di Garanzia» istituita per contenere gli scioperi, da tempo si è trasformata in strumento anticsciopero e di repressione degli operai che si battono per i propri interessi

I sindacati di base Cub-Trasporti e USB hanno indetto singolarmente uno sciopero nazionale del personale del gruppo FS italiane e Trenord dalle 9.00 alle 13.00 del 28 per la sicurezza di lavoratori e passeggeri, mentre la direzione dell'Orsa si è limitata ad esprimere il proprio sconcerto per la mancata manutenzione del binario normalmente soggetto a usura. Le prime due organizzazioni sindacali sono rimaste impietrite di fronte al divieto disposto dalla *Commissione di Garanzia*. Sottolineiamo, per un giusto indizio operaio, che lo sciopero una vol-

ta deciso va attuato contro qualsiasi divieto in forza del principio che l'esercizio dello sciopero appartiene esclusivamente ai lavoratori/ci e solo essi/e hanno il diritto di sospenderlo o modificarlo.

Concludiamo articolando le seguenti indicazioni operative.

1) Lanciare uno sciopero nazionale di 24 ore per la sicurezza del trasporto ferroviario, regionale e locale, dell'intera rete; e a difesa della dignità delle vittime e di tutti i lavoratori/ci.

2) Tutti i responsabili del disastro debbono essere puniti e condannati a risarcire i danni ai passeggeri, senza lasciare giuoco libero ai cavilli giudiziari.

3) I ferrovieri e tutti i lavoratori/ci debbono avere chiaro che lo Stato contemporaneo è un bastione militarizzato a tutela dei profitti, delle rendite finanziarie, delle prebende e privilegi a favore di ricchi e benestanti contro le masse proletarie e la gioventù.

4) Macchinisti, personale viaggiante, addetti ai depositi e alle manutenzioni, debbono formare i *Comitati ispettivi* per il controllo stabile delle condizioni di lavoro (stato ed efficienza dei convogli e della rete rotabile), esigendo personale competente ed esperiente per la manutenzione, opponendosi a ogni forma di esternalizzazione della verifica e controllo, esigendo l'applicazione del *rilevatore svio* e di ogni altro strumento idoneo a neutralizzare rischi e danni alla salute.

5) I comitati dei pendolari debbono garantirsi, da parte loro, efficienza e sicurezza del servizio con azioni incisive e sistematiche; e debbono sventare nella contingenza i rimpalli di responsabilità e le lungaggini giudiziarie attivandosi per la pronta rifusione dei danni a favore di tutti i danneggiati.

6) Ricordarsi che l'unica garanzia di sicurezza sta nella vigilanza e nell'organizzazione autonoma dei lavoratori/ci; e che tutti i problemi di esistenza che il dominio padronale ci butta addosso vanno affrontati e risolti con una battaglia continua per rovesciarlo.

SEDI DI PARTITO

MILANO: Piazza Morselli, 3 aperta tutte le sere dalle 21 in poi. L'Attivo Femminile si riunisce ogni martedì dalle 19,00 e la **Commissione Operaia** ogni lunedì dalle 21,30 presso il **Circolo Saverio Saltarelli** Via Salvo d'Acquisto, 9 (Baggio).

BUSTO ARSIZIO: Via Stoppani 15 (Quartiere S. Anna) presso il **Circolo di Iniziativa Proletaria - Giancarlo Landonio**, aperta il lunedì, martedì, venerdì dalle 21.

Nucleo Territoriale di SENIGALLIA-ANCONA:
e-mail: rivoluzionecomunista.ancona@yahoo.it
Sito internet: www.rivoluzionecomunista.org
e-mail: rivoluzione@libero.it

Supplemento a *La Rivoluzione Comunista* -
Redazione e stampa: Piazza Morselli, 3 - 20154
Milano - Direttore responsabile: Lanza

Supplemento del 1 febbraio 2018

CONFERENZA PUBBLICA

LA FIGURA POLITICA DEL COMPAGNO MARIANO PAULETTO

Commemorazione a un anno dalla morte

Venerdì 9 febbraio 2018, ore 21,00

Presso la sala conferenze della Biblioteca Civica
di Castellanza, piazza Castegnate

Il nuovo CCNL del Gruppo Poste uno strumento di arricchimento per l'azienda e di impoverimento per i lavoratori. Ribaltare la logica flessibilizzante e disciplinare del nuovo regolamento padronale. Creare organizzazione autonoma per una linea di lotta comune della categoria e generale dei lavoratori.

In dicembre 2017 Azienda Poste Italiane, Confederazioni Sindacali (CISL, UIL, CGIL) e para-aziendali (UGL, FAILP-CISAL, CONFSAI) hanno siglato, a cinque anni dalla scadenza, il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Categoria (CCNL). Recentemente le Confederazioni hanno sciolto positivamente ogni riserva comunicando che l'83% dei lavoratori si è espresso per il sì, ma non si sa come dove e quando. E, quindi, il nuovo CCNL si può considerare pienamente in vigore.

Rileviamo subito che il contratto non è una regolamentazione a sé stante; si pone come strumento operativo del "Nuovo Piano Industriale" (di cui ci occuperemo in una prossima presa di posizione) messo in atto da gennaio, incentrato sull'aumento di produttività sulle trasformazioni aziendali sulla manipolazione precarizzante e a basso costo della forza-lavoro. Ciò detto diamo un colpo d'occhio al nuovo contratto, partendo dalla parte "normativa".

Questa sviluppa la logica peggiorativa dei precedenti contratti: maggiore produttività, più controlli, meno diritti, disciplinarismo a tutti i livelli. In dettaglio, e in simbiosi col "Nuovo Piano Industriale", prevede:

a) Aumenti della produttività; b) tagli del personale; c) istituzione del "lavoro agile" come nuova forma di flessibilità atipica, che si aggiunge alle varie forme di precarietà (tempo determinato, apprendistato, part-time, somministrazione, ecc...) e che tutte insieme esautorano il tempo indeterminato; d) smantellamento del personale dipendente di 5.000 unità annue con una previsione di 15.000 esuberanti a livello nazionale.

La parte "economica" comprime i salari e i meccanismi di incentivazione retributiva.

Su questo binomio il nuovo contratto stabilisce: a) un aumento medio di € 102,80 parametrato sul livello C, incidente per € 81,50 sui minimi tabellari, erogabile in due tranches (la prima di € 40,00 in febbraio 2018; la seconda di € 41,50 in ottobre); b) una tantum per vacanza contrattuale di € 1.000; c) welfare di € 12,50 al fondo sanitario, fruibile previa domanda entro il 31 marzo p.v.. Il contratto si è inoltre inventato una "Sanità integrativa" a carico dei lavoratori; mentre ai firmatari viene attribuita la gestione degli enti bilaterali e delle commissioni miste (azienda e sindacati confederali) in materia di pari Opportunità, Professionalità, Sicurezza, fondo Poste, Sanità Integrativa.

I lavoratori del Gruppo Poste non devono accettare questo CCNL, studiato a pennello per i nuovi amministratori delegati allo scopo di aumentare lo sfruttamento e fare più profitti sulle spalle dei dipendenti. Essi debbono organizzarsi per re-

spingerlo e agire tutti insieme per non trovarsi prossimamente senza salario e con nuove forme peggiori di lavoro ricattato. Certo bisogna battersi e per farlo bisogna formare i comitati di lotta permanenti e un vero sindacato di classe.

Rivendicare, esigere:
- forti aumenti del salario di 300 € mensili in paga base intassabili
- ripristino degli scatti di anzianità in busta paga
- riduzione dell'orario di lavoro a 33 ore a parità di salario, per miglio-

rare le condizioni di vita e arginare disoccupazione
- assunzione dei lavoratori a tempo indeterminato
- ferma opposizione al disciplinarismo e al lavoro usa e getta

Sulle «foibe»

I morti non sono tutti uguali: ci sono oppressi e ci sono oppressori, aggrediti e aggressori, vittime e boia. Solo i primi meritano rispetto. Nelle «foibe» vennero gettati gerarchi fascisti e nazisti, miliziani e collaborazionisti, oppositori vari - tra cui comunisti autentici - La violenza dei partigiani di Tito contro gli invasori fascisti e nazisti, nonché quella dei partigiani triestini, era legittima; fu reazionaria nei confronti di operai e avanguardie comuniste. L'equiparazione postuma dei morti non supera il passato né elimina le responsabilità. La storia non si cancella. Condanniamo il cordoglio odierno, di fascisti e antifascisti, sui morti delle «foibe» come manifestazione di revanscismo imperialistico e mettiamo in guardia «esuli» italiani e sloveni confinari sulle mire espansionistiche dell'Italia. Istria e Trieste, da luoghi di massacri debbono ritornare centri di internazionalismo proletario.

È questo il titolo e il sottotitolo di una nostra sintesi storico-politica sulle «foibe», un regolamento di conti a fronti rovesciati sul finire della seconda guerra mondiale, apparsa sul "Supplemento" del 15 settembre 1996. Ripubblichiamo il testo senza ritocchi né aggiunte data la sua esaurienza e l'assenza, fin'oggi, di nuovi ritrovati storiografici.

Le foibe non furono né un genocidio del totalitarismo comunista (non c'era comunismo né in Russia né in Jugoslavia ed è una bestialità allineare Lenin Mao Pol Pot); né una pulizia etnica, né una folle vendetta attuata da gente disperata, né una barbarie di guerra; né una grande tragedia; né altro di consimili cause che sciorinano giornali e televisione con grande noncuranza o mistificazione degli avvenimenti storici. Le foibe, qui ci limitiamo a quelle del 1945, furono una pratica di *giustiziazione politica* attuata dall'esercito di liberazione jugoslava contro i nazifascisti e i loro accoliti che, con le loro atrocità e invasione, avevano causato la morte di 1.700.000 persone.

La presenza delle truppe di Tito a Trieste e Gorizia va dal 2 maggio al 12 giugno 1945. In questi 40 giorni ci furono esecuzioni e deportazioni nei campi di concentramento jugoslavi; ma non ci fu alcun genocidio o pulizia etnica. L'esercito di Tito epurò due città essendo nei suoi piani, avallati da Togliatti, spostare il confine fino al Tagliamento, ma non operò alcuna *eliminazione sistematica* in base alla nazionalità. Le direttive ai comandanti sloveni erano di arrestare i nemici e di epurare in base all'appartenenza al fascismo (gli sloveni aveva-

no giustiziato più di 10.000 connazionali perché collaborazionisti.

Dal novembre 1945 all'aprile 1948 sono state recuperate dai crepacci tra Trieste e Gorizia circa 500 salme. Metà erano di militari metà di civili. Le foibe furono quindi la modalità esecutiva di un più vasto *repulisti politico* operato con metodi sommari e feroci da una *armata di liberazione nazionale* che tendeva a stabilire la padronanza sul campo prima delle *trattative di pace* in una zona di confine conteso.

Il PCI triestino ammetteva la *tattica delle foibe* raccomandando ai propri militanti di non sbagliare bersaglio e di colpire dirigenti responsabili del regime fascista e della Rsi membri della milizia e della guardia repubblicana collaboratori aperti dei nazisti. Quindi scaraventare l'avversario nei crepacci faceva parte della lotta antifascista ed era una giusta reazione alla violenza nera. Questo il *contesto storico* di allora.

Dal 1992 operano due commissioni miste, una italo-slovena, l'altra italo-croata, per ricostruire questi episodi. Non c'è molto da scoprire. I fatti storici, a parte i dettagli, sono noti. L'unico capitolo da ricostruire è la distruzione dei reparti più combattivi della classe operaia giuliana e delle avanguardie comuniste ad opera congiunta del *nazionalismo titino* e dello stalinismo del PCI triestino. ma non ci aspettiamo niente dalle predette commissioni ed esortiamo perciò quanti hanno a cuore l'argomento e la possibilità di farlo di cimentarsi in questa ricostruzione.

Che oggi gli ex *partigiani* si inchinino davanti le *foibe* in compagnia degli ex *fascisti*, i quali per 40 anni ne

hanno fatto un vessillo speculando sul dramma dei profughi da loro creato, non ci sorprende affatto. Fascismo e antifascismo sono due facce della stessa medaglia borghese e già nell'89 il PCI di allora aveva depresso i primi fiori alla foiba di Basovizza. Ma è un incolmabile atto di ipocrisia sostenere che tutti i morti sono uguali e che la violenza parifica i soggetti. Nossignori. Le repressioni le atrocità gli stermini degli imperialisti e degli oppressori non possono essere equiparati alle uccisioni e violenze dei movimenti nazionali né tantomeno a quelle degli oppressi.

La persona umana non è un'entità astratta; è una cellula sociale; ed ha un posto di serie A-B-C-D a seconda che appartenga a questa o quella classe, in vita e in morte. Quindi si abbraccino pure i *nemici* di ieri; la storia non si cancella.

È logico che ogni qualvolta si parla di *foibe* il clima per gli italiani dell'ex Istria si fa più pesante in quanto cresce l'ostilità di sloveni e croati. Certo è che la raggiunta unità *post-fascista* di ex camicie nere e di ex partigiani non prelude a nulladi buono. Essa esprime la grande voglia dei gruppi economico-finanziari e militari di ritornare da padroni in queste terre ed è dunque foriera di nuove più sanguinose avventure.

Postilla sulla «giornata della memoria»

I patriottardi di qualsiasi risma, che coprono col pianto la sconfitta e trasformano le vittime in aguzzini, mascherano il loro inveterato revanscismo colonialista foriero di piùorrendi massacri.