



RELOAD FOLDERS

reload.realityhacking.org
reload - mindcafe - via della pergola 5 milano
radioreload: radio.autistici.org

#2

Lo sciopero che ha cambiato Milano

- .un precedente storico
- .il bilancio atm
- .il nuovo accordo "alla milanese"
- .i sindacati confederali: storia di una frattura
- .nomilano: metropoli senza auto
- .ufociclismo: virtù infantile del dischismo



UN PRECEDENTE STORICO

marzo 1944

i tranvieri urlano: "via i tedeschi! Abbasso la repubblica di Salò"

(da anpi.it)

A Milano e in tutta la zona industriale limitrofa lo sciopero assume subito un carattere generale. Accanto agli operai delle fabbriche, si fermano infatti per tre giorni anche i tranvieri, paralizzando così il trasporto pubblico della città, gli operai del "Corriere della Sera", che per tre giorni di seguito non esce in **edicola**, e gli impiegati della Edison e della Montecatini. Il generale delle SS Paul Zimmerman decreta lo stato d'assedio delle fabbriche, intima la consegna delle liste degli operai schedati come sovversivi, fa sospendere ogni pagamento dei salari. Ma lo sciopero non si arresta e prosegue sino all'8 marzo, coinvolgendo sia le grandi fabbriche che le decine e decine di piccole e medie industrie.

Alla Breda di Sesto San Giovanni un ufficiale delle SS intima agli operai: "Chi non lavora esca dalla fabbrica e chi non lavora ed esce dalla fabbrica, è un nemico della Germania". Gli operai gli rispondono uscendo, a uno a uno, dalla fabbrica. Sempre a Sesto San Giovanni, la Magneti Marelli entra in sciopero compatta alle 10 esatte del 1° marzo: è un'operaia di 18 anni, Teresina Ghioni, che si prende l'incarico di abbassare, sotto gli occhi dei tedeschi, le leve a coltello per interrompere l'erogazione di energia elettrica all'intero stabilimento. Molte **fabbriche**, tra cui la Pirelli, vengono occupati militarmente. Si calcolano circa trecentomila scioperanti sin dal primo giorno, nonostante la reazione dei nazifascisti che mettono in atto ogni mezzo per cercare di fermare i lavoratori: arresti, deportazioni, ritiro delle tessere alimentari.

Particolarmente combattiva è la città di Legnano, dove gli operai della Franco Tosi anticipano di quasi due mesi gli scioperi del marzo. Il generale delle SS Paul Zimmerman decreta lo stato d'assedio delle fabbriche

Lo sciopero del marzo 1944 vede una compatta partecipazione dei tranvieri milanesi. Per tre giorni su 800 vetture escono solo quelle guidate dai fascisti, che nel giro di poche ore ne fracassano per imperizia centosessantasei. La lotta dei tranvieri è sostenuta dai gappisti, che fanno saltare la cabina che fornisce energia elettrica alla rete nord dei mezzi pubblici. Squadristi fascisti irrompono nei depositi dei tranvieri di via Brioschi, via Primaticcio e via Teodosio, per prelevare i conducenti e costringerli con la forza a riprendere il lavoro, sotto la vigilanza di scorte armate. Alcuni tranvieri riprendono il servizio, ma poi abbandonano le vetture per la strada dopo averle rese inutilizzabili. Allo sciopero seguono centinaia di arresti, 35 tranvieri vengono **deportati** nei campi di concentramento. Lo sciopero dei tranvieri di Milano ha un notevole risalto nei bollettini delle emittenti radio dei tre grandi Paesi alleati nella guerra contro la Germania nazista. Radio Londra: "Grande sciopero dei tranvieri milanesi, la parola d'ordine è: via i tedeschi! Abbasso la repubblica di Salò. I lavoratori dei tram hanno dimostrato una perfetta identità di sentimenti con la popolazione milanese. Da Radio Londra inviamo un caloroso e fraterno saluto ai tranvieri per la dimostrazione di fede delle forze democratiche contro il nazi-fascismo."

La Voce dell'America: "Grande entusiasmo ha provocato la notizia che i tranvieri milanesi hanno proclamato uno sciopero generale, in piena occupazione militare nazi-fascista. Tutta la stampa americana esalta il coraggio e il patriottismo di questi lavoratori addetti al servizio pubblico cittadino, sfidando la **prepotenza** degli eserciti occupanti. Le astensioni dal lavoro sono al 100%. Si vedono per Milano tram condotti da giovinastri volontari delle forze armate nazi-fasciste, provocando gravi incidenti con morti e feriti. Viva i tranvieri milanesi!" Radio Mosca: "Viva i lavoratori addetti ai tram milanesi! Grande sciopero generale contro i tedeschi e i fascisti di Salò. Le autorità militari sorprese dalla perfetta organizzazione e riuscita dello sciopero. Fascisti e tedeschi si sono assunti la responsabilità di guidare i tram provocando incidenti nella popolazione. Si registrano morti e feriti. Viva i tranvieri milanesi, a morte i tedeschi. Avanti verso l'insurrezione generale per la fine della guerra."



IL BILANCIO ATM

ATM: occhio alla Borsa! (da repubblica.it, a cura di Giovanni Pons)

Chi l'avrebbe detto che le sorti del bilancio Atm, l'azienda di trasporti di proprietà del Comune di Milano, dipendessero in maniera cruciale dall'andamento delle Borse e dei **mercati** internazionali? Insomma che per il presidente Bruno Soresina l'andamento di Wall Street o dell'indice Nikkei conti di più dell'aumento del traffico della rete viaria o metropolitana di Milano.

C'è voluto un investimento non andato per il verso giusto, un bond Cirio inserito in portafoglio con un po' di leggerezza, perché i milanesi scoprissero (ma era scritto già nel bilancio 2001) che l'Atm ha in pancia un vero e proprio tesoro, 370 milioni di liquidità, circa 700 miliardi delle vecchie lire. Un tesoro che, se **gestito** al meglio, produce oltre 20 milioni di euro all'anno di proventi finanziari e permette a Soresina di andare dal sindaco Gabriele Albertini con il sorriso a 32 denti e un saldo di gestione in attivo.

Senza l'apporto dei mercati finanziari, infatti, la gestione dell'Atm è in passivo, nonostante i contributi della Regione coprano il 46% dei costi di gestione. Su 637 milioni di costi totali di produzione i contributi ammontano a ben 295 milioni; il resto dei ricavi arriva in gran parte dal traffico passeggeri, pari a 253 milioni alla fine del 2002. «L'incremento dei ricavi del traffico - è scritto nella relazione di Soresina al bilancio - è **connesso** in massima parte all'aumento tariffario». In pratica l'aumento del prezzo del biglietto di tram e metrò a 1 euro effettuato nel 2001 in coincidenza con l'introduzione della valuta europea e che ha pesato non poco nelle tasche dei milanesi.

DAI TRAM ALL'INDICE NIKKEI Dunque riepiloghiamo. La gestione caratteristica dell'Atm è in perdita, 4,6 milioni nel 2002, 21,8 milioni nel 2001, nonostante una fetta cospicua dei costi venga coperta con i contributi pubblici. L'aumento dei ricavi è legato sostanzialmente al rincaro dei biglietti e ben poco alla gestione dei parcheggi e della sosta il cui apporto in termini di fatturato è assai limitato, circa 20 milioni nel 2002. Ad abbellire il bilancio dell'Atm ci pensa la finanza, i titoli di Stato e i **cosiddetti** corporate bond, sui quali il cda ha deciso di riversare il 70% di 320 milioni di euro. Ma, a questo punto, sorge spontanea una domanda. È così difficile far camminare l'Atm con le proprie gambe, senza le stampelle dei contributi, del rincaro dei biglietti e della gestione finanziaria? Probabilmente è impossibile, almeno nelle condizioni di oggi. Il business del trasporto in superficie è in perenne perdita perché il volume di traffico non copre i costi. Il metro rende ma le linee a Milano sono solo tre.

Dunque senza contributi non si campa e a questo punto ben vengano quei 370 milioni di liquidità accumulati negli anni attraverso «accantonamenti, ammortamenti, dilazioni sui fornitori» che permettono di avere un cuscinetto da utilizzare per la bisogna. Detto questo, il futuro dell'Atm appare alquanto confuso. Non può essere privatizzata perché nessuno si comprerebbe una società la cui sopravvivenza dipende da contributi **statali** e da aumenti dei biglietti imposti dall'alto. D'altronde il Comune non può aspirare la liquidità con un dividendo straordinario dal momento che il tesoro dell'Atm serve a far quadrare i conti. Ad Albertini rimane un'unica possibilità: assumere una squadra di gestori di hedge fund in modo da cavalcare le Borse e ottenere rendimenti a due cifre.



ACCORDO ALLA MILANESE

MILANO - Sono otto gli articoli dell'ipotesi di accordo sindacale firmata questa mattina al termine di una notte di trattative al tavolo di Palazzo Marino fra i vertici di Atm, l'amministrazione comunale e i sindacati confederali. Nell'intesa, che prevede un rinnovamento degli accordi oggi vigenti nell'azienda dei trasporti milanese, non è inclusa una contropartita diretta ai **miglioramenti** salariali con aumento della produttività e delle prestazioni di lavoro, elemento questo che ha fatto superare il difficile nodo nella trattativa.

Nei primi due punti dell'accordo, che dettano i principi generali, le parti confermano il loro impegno per il miglioramento e lo sviluppo del pubblico trasporto a Milano, con obiettivi di efficacia ed efficienza della gestione. Al punto tre inoltre Atm e sindacati convengono di aprire il **confronto** entro il mese di gennaio al fine di valutare congiuntamente ricadute ed evoluzione sulle modalità di partecipazione alle gare internazionali di societizzazione della Spa comunale. 'Al fine di supportare il miglioramento continuo quali-quantitativo del servizio offerto - recita il punto quattro - per favorire gli investimenti incrementando qualità, sicurezza, affidabilità e confort dell'azienda, le parti convengono di proseguire nelle politiche di ottimizzazione dell'organizzazione del lavoro, con il coinvolgimento e la partecipazione dei lavoratori'.

L'art. 5 e l'art. 5 bis del testo riguardano sostanzialmente un impegno a 'dare attuazione a progetti, anche settoriali', relativi, come specifica un allegato, alla 'riduzione del 10% delle **prestazioni** straordinarie effettuate nel 2003, a una riduzione del tempo forfettario cosiddetto di 'chiamata' nella misura del 50% pur mantenendo intatta la retribuzione minima prevista. Un ulteriore punto riguarda i cosiddetti cambi in linea fissati ad un massimo di quattro in funzione della lunghezza e tipologia della linea da concordare, comunque, tra le parti. Rimangono invariati i tempi logistici di pausa tra i turni (20 e 15 minuti a seconda dei casi). Il 5 bis rinvia sostanzialmente entrambe le parti a un ulteriore confronto entro il 31 marzo 2004, su eventuali altri progetti di miglioramento continuo del servizio e recupero di produttività'

Gli articoli 6.1 e 6.2 trattano la parte economica che rispecchia quanto già messo a disposizione dall'Atm nel corso dei precedenti incontri: un'anticipazione del premio di retribuzione relativa all'esercizio 2003 pari a 250 euro fin dal mese di gennaio 2004, con un conguaglio a giugno. L'accordo prevede inoltre che, con la busta paga di febbraio 2004, al personale assunto a tempo indeterminato sarà corrisposta una somma lorda di 300 euro, una tantum che sarà poi erogata nel corso dei 12 mesi dell'anno, scaglionata, a partire da gennaio 2005. In pratica, i famosi 25 euro di retribuzione che, sommati agli 81 del contratto collettivo nazionale di lavoro, portano a 106 l'incremento dello stipendio per i tranvieri milanesi. Per il personale con contratto di formazione lavoro quest'ultimo provvedimento sarà applicato nella misura del 50%. L'amministrazione comunale ha inserito ancora un articolo che riguarda la cosiddetta proceduralizzazione del conflitto, ovvero l'obbligo, da parte dei lavoratori, di **annunciare** in anticipo e rispettare le date degli scioperi. Nelle prossime ore il testo dell'ipotesi di accordo sarà presentato ai lavoratori e ai rappresentanti sindacali. Le Rsu scioglieranno definitivamente la riserva sull'accettazione dell'accordo entro il 31 gennaio 2004. Particolare attenzione nell'accordo è stata attribuita alla esigenza di sempre maggiore integrazione tra formazione teorica e formazione pratica - si legge in un allegato - nonché di estensione della formazione continua anche al personale dell'area professionale. (ANSA).

Per riassumere: (dal manifesto) Queste le cifre dell'accordo. Il premio di risultato del 2003 - 250 euro - sarà anticipato nella busta paga di gennaio. Il nuovo premio - 300 euro - sarà pagato a febbraio come una tantum. Dal 2005 i 300 euro annuali diventeranno permanenti e entreranno a far parte a tutti gli effetti del salario. I dipendenti con contratto di formazione lavoro avranno il 50% del premio di produzione più il 50% del superminimo aziendale (che ora non ricevono). La somma delle due metà supera i 25 euro d'aumento che avranno gli assunti a tempo indeterminato. Non sono i 40 euro in più chiesti per i cfl dai confederali, ma ci si va vicini. Per coprire gli aumenti le risorse dovrebbero venire dalla diminuzione del 10% delle ore di straordinario (l'anno scorso erano state 2 milioni). Ma se lo straordinario diminuisce per far cassa, non per assumere altro personale, è matematico che il numero delle corse diminuirà. Per incentivare la riduzione degli straordinari, l'indennità di chiamata scende da 30 a 15 minuti. Il punto più controverso è l'aumento dei «cambi linea». Un autista ne potrà fare fino a quattro. In questo modo le pause che ora servono per il «recupero psicofisico», saranno bruciate per schizzare da un punto all'altro di Milano. La durata delle pause non è stata tagliata, ma è compromesso il loro utilizzo.



Sul diritto di sciopero, altro chiodo fisso di Albertini, l'accordo impegna le parti a riavviare il confronto sulla «proceduralizzazione del conflitto come previsto dall'accordo aziendale del 2001». Per ora il sindacato si è limitato a riscrivere quel che era stato già scritto. La «proceduralizzazione», parolaccia che nelle intenzioni del sindaco significa che chi sciopera deve dirlo in anticipo, è di là da venire.

«Nell'accordo non sembrano esserci cose mostruose», commenta Antonio Larena, esponente della sinistra Cgil nella segreteria della Camera del lavoro. «Tappa un buco. Ora il buco va chiuso per tutti, bocciando l'accordo nazionale e riaprendo la trattativa». Le due cose, lo ripetiamo, non vanno insieme.

REAZIONI: (dal manifesto) "(...)Massimo Cozzolino, tanto per fare due esempi che gli mandano il sangue alla testa, dice che l'azienda con questo accordo toglie dei soldi e impiega per sé parte del tempo dedicato alla sosta tra un turno e l'altro. Punto primo: «Quando facciamo gli **straordinari** adesso ci pagano mezz'ora in più per la chiamata, questa mezz'ora è sparita e non sono briciole». Punto secondo: «Adesso se io comincio il mio giro in viale Fulvio Testi finisco in viale Fulvio Testi, invece è scritto che io posso finire anche in altri quattro punti serviti dalla stessa linea: significa che a fine corsa dovrò usare la mia pausa per tornare al punto di partenza». E per Cozzolino ci sono tanti altri aspetti oscuri da decifrare.

Se fosse per i lavoratori del deposito di viale Sarca, l'accordo finirebbe nel cestino e Milano si fermerebbe di nuovo a partire da subito. Difficile però capire cosa potrà succedere nei prossimi giorni, se non che per ora i tranvieri cercheranno di proseguire la lotta in altre città con lo scopo riaprire la partita sul contratto nazionale. Paolo Sabatini, coordinatore nazionale SinCobas, parla di accordo negativo, insufficiente e da sottoporre al giudizio dei lavoratori: «La strada dei contratti locali non è percorribile per i lavoratori ovunque, insistere sulla favola di questi contratti, da parte dei sindacati confederali, sancirebbe un'inaccettabile disparità di **trattamento** e non farebbe altro che aprire la strada ai progetti del centrodestra di smantellamento del contratto nazionale e di reintroduzione della gabbie salariali».

Non ha molto da eccepire Claudio Signore, dello Slai Cobas di Milano: «I soldi che ci danno erano già nostri e comunque si chiede lavoro in più, al personale viaggiante, agli operai della **manutenzione**, agli impiegati dell'amministrazione. La sosta per il recupero psicofisico si userà per andare da un posto all'altro. Rigettiamo questo accordo completamente e ai lavoratori chiederemo di bocciarlo insieme all'accordo nazionale».

Del resto, l'accordo milanese (25 euro in più) sfumerebbe da solo qualora la lotta di tutti i tranvieri rimettesse in discussione il misero contratto nazionale. Un ricattino «brillante», come direbbe il sindaco Albertini.

COMMENTO (Andrea Fumagalli)

Ragioniamo un attimo sui punti dell'accordo.

Da quanto scritto sui giornali e dalla viva voce dei lavoratori, l'aumento di 25 euro lordi scatterà a partire dal gennaio 2005 e non, in una prima parte, da giugno 2004. Non si tratta però di una "una tantum". E' invece una "una tantum", il premio di produttività di 300 euro lordi (che dividendo per 12 fa mediamente 25 euro al mese, da qui il rischio di confusione). In altre parole, la truffa è la seguente:

i 106 euro di recupero di inflazione (passata) per il biennio 2002-2003 diverranno operativi solo a partire dal 1 gennaio 2005 (!!!!), mentre per il 2004 si sopperisce con il **premio** di produttività da dare in due tranches (una gennaio e l'altra, se non ricordo male, a giugno. Capito il giochetto???)

il 50% del premio di produttività è il reintegro del premio di produttività che l'ATM aveva concordato di dare due anni fa (in cambio dell'aumento del tempo di lavoro) ma che non aveva dato in seguito agli investimenti finanziari in Cirio finiti carta straccia. Di fatto il premio di produttività **sostituisce** l'integrazione salariale per il recupero dell'inflazione per il 2004 e NON SI AGGIUNGE al recupero dell'inflazione. Una bella fregatura, anche perchè nel frattempo la produttività aumenterà

i confederali ottengono la riduzione del 10% dello straordinario ma a parità di assunzioni. In Atm lo straordinario è strutturale ed è pari al 30% delle ore di lavoro di contratto (già aumentate di un'ora per l'accordo di due anni fa). 10% di straordinario in meno a parità di lavoratori **significa** solo due possibilità: aumento della produttività per gli addetti o peggiore qualità del servizio. Le spese sono quindi a carico o dei lavoratori (più probabile) o dei consumatori (che dicono le Associazioni dei Consumatori?).



Viene ridotto da 30 a 15 minuti il tempo retribuito di ritorno al deposito di inizio turno in caso di fine servizio in un altro deposito.

I confederali si impegnano ad un men che meno definito recupero di efficienza su indicazione dell'azienda

Nulla viene detto sulle sanzioni e le multe ai tranvieri in sciopero selvaggio, al punto che Albertini ha l'arroganza di dire che gli aumenti concessi verranno pagate con le stesse multe date ai lavoratori.

Vi sembra una vittoria dei lavoratori o un bidone? Altro che aumento salariale in cambio di nulla. Vergogna Cgil-Cisl-Uil del trasporto milanese.



CONFEDERALI: STORIA DI UNA FRATTURA

Quando il 1 dicembre 2003 i tramvieri milanesi anticipano lo sciopero, è chiara fin da subito la spaccatura tra tranvieri e sindacati confederali. A evidenziare questa dinamica sono le parole a caldo di Epifani, segretario della CGIL, che "condanna" gli auto-ferrotranvieri di Milano che hanno anticipato lo sciopero.

Pur ricordando che la categoria "è **esasperata** da due anni di ritardi", Epifani ribadisce che "Non condividiamo e condanniamo" la scelta. "Quando si sciopera - ha aggiunto - bisogna rispettare le regole".

Questo atteggiamento sarà costante dal 1 dicembre fino allo sciopero selvaggio del 12 gennaio. le frasi di Epifani e l'atteggiamento dei confederali trovano subito sponda, non solo presso i media mainstream, ben felici di titolare le pagine e i tg con parole "ad effetto", ma soprattutto presso il Governo.

Maroni il 2 dicembre mette le mani avanti: "Non escludo l'ipotesi di un intervento legislativo per modificare la normativa attuale al fine di dare maggiori certezze e di prevede più adeguate sanzioni. Mi auguro infine che con il concorso di parti sociali responsabili simili **episodi** non debbano ripetersi e invito la Commissione di garanzia a sviluppare un attività di sorveglianza ex ante e non solo a comminare sanzioni ex post. Il governo vigilerà affinché simili atti non abbiano a ripetersi in futuro".

Milano, 4 dic. - (Adnkronos) - Sarebbe una buona iniziativa se potesse essere praticabile. Con queste parole il sindaco di Milano gabriele Albertini commenta la **proposta** arrivata ieri sera da rappresentanti Ds del Comune di Milano, di impiegare i militari in caso di un nuovo sciopero dei dipendenti Atm. I DS dimenticano che proprio nel 1944 a guidare i tram furono gli uomini delle SS....(vedi articolo)

Si arriva al 20 dicembre: Cgil, Cisl e Uil firmano l'intesa per gli autoferrotranvieri con l'associazione delle aziende pubbliche e la mediazione del governo. L'accordo prevede un aumento di 81 euro mensili e un'una tantum di 970 euro per coprire la vacanza contrattuale che era valutata in quasi duemila euro.

L'accordo non soddisfa i tramvieri e partono immediatamente gli scioperi e le agitazioni.

Fassino, segretario DS, afferma: "Cgil, Cisl e Uil hanno fatto bene a firmare. Per qualsiasi sindacato è sempre decisivo non smarrire la bussola degli **interessi** dei lavoratori ma anche il punto di vista generale. L'accordo vuole tenere insieme queste due esigenze, dare un esito alla lotta, arrivare a un punto conclusivo. Comunque, quella firma deve passare per il giudizio dei lavoratori".



Pezzotta è lapidario: "Le proteste selvagge degli autoferrotranvieri non hanno sbocchi. Ma dovrebbe riflettere chi ha portato a questa situazione".

Si arriva alla tregua-farsa natalizia e allo sciopero regolare del 9 gennaio.

Il 12 gennaio i confederali, dinanzi allo sciopero selvaggio, tuonano ancora: "Da parte loro Cgil, Cisl e Uil, pur "comprendendo l'indignazione" hanno fatto un appello a tutti i tranvieri di Milano a **riprendere** servizio. In una nota congiunta definiscono "la fermata spontanea dei lavoratori di Atm un fatto grave e preoccupante" perché "si tratta di una iniziativa che si colloca fuori dalle regole della normale gestione del conflitto sindacale e rappresenta un segnale inequivocabile dello stato di disagio e di esasperazione a cui è giunta la vertenza degli autoferrotranvieri".

Non una parola sulla precettazione da martedì a sabato decisa dal prefetto e sui nominativi presi per le sanzioni che a breve arriveranno ai lavoratori.

Si arriva a qualche giorno fa, all'accordo milanese. Epifani, felice, lo definisce n fatto positivo.

Rimane il fatto che gli scioperi hanno decretato: i confederali si riuniscono in una vertenza che li lascia soli rispetto ai lavoratori ATM che li hanno sconfessati e superati in una **battaglia** che non è ancora finita. Il nuovo accordo e le modalità con cui è stato raggiunto sono lì a dimostrarlo

Per evidenziare il comportamento dei confederali, riportiamo di seguito alcuni brani tratti da un discorso di Di Vittorio, leader della CGIL, nel 1949, sulla difesa del diritto allo sciopero.

Eccone alcuni brani: 'Comunque un punto rimane ben fermo: sull'esempio e nella tradizione gloriosa di tutto il movimento operaio italiano e internazionale, prendendo esempio dai loro predecessori che hanno saputo conquistare e difendere questo diritto, - ne siano sicuri i signori interessati dell'altra parte -, le **generazioni** attuali dei lavoratori che posseggono il tesoro di quella esperienza, che sono più forti, più organizzati e più temprati, non si lasceranno portar via questo diritto'.

'chiediamo un'amnistia per tutti i nostri fratelli che sono in carcere per aver partecipato a scioperi e ad agitazioni sindacali e democratiche. Non sappiamo in quale conto terrà il governo questa richiesta del popolo lavoratore italiano. Noi lavoratori consideriamo una vergogna per l'Italia e per chi la dirige, che in questa Repubblica fondata sul lavoro, migliaia e migliaia di onesti lavoratori, di onesti padri di famiglia gemano nelle galere per aver partecipato a movimenti (applausi) diretti a difendere il pane ed i diritti dei lavoratori. Noi consideriamo una **vergogna** l'uso del manganello da parte della polizia italiana contro pacifiche dimostrazioni di inermi cittadini e di lavoratori. E' una vergogna che in Italia si concepisca di mantenere l'ordine a mezzo del bastone, a mezzo del mitra, della violenza brutale contro i cittadini.'



PER UNA METROPOLI SENZA AUTO

Il modello di trasporto, e di sviluppo economico, basato esclusivamente sull'auto, così come è stato concepito negli ultimi cinquant'anni, è inquinante, energivoro, costoso, crea dipendenza economica da situazioni ad alta instabilità, è dannoso per la salute e per le strutture della città. Non solo: è ormai evidente a tutti la **congestione** che questo sistema di organizzazione della mobilità ha provocato nelle metropoli, ma anche nei centri urbani medi e piccoli, lo stato di occupazione del suolo pubblico, l'impatto visivo, l'inquinamento visivo e acustico.

Il traffico stradale e autostradale è anche tra i principali "colpevoli" delle emissioni che alimentano i mutamenti climatici, quelle dei cosiddetti "gas serra". Se non si ridurrà il trasporto su **strada** sarà impossibile per i paesi industrializzati rispettare gli impegni contenuti nel Protocollo di Kyoto (attualmente quasi un terzo di tutti i gas serra provengono dai trasporti).

Tanto per dare un'idea, durante le Olimpiadi di Atlanta del 1996 si è potuto fare per la prima e unica volta un esperimento molto interessante: in quell'occasione venne imposta delle severe limitazioni al traffico per un periodo molto limitato e vennero contemporaneamente svolti degli studi di monitoraggio sulla popolazione. Risultato: una drastica riduzione degli attacchi d'asma (40% in meno) e dei ricoveri pediatrici d'urgenza (19% in meno).

In una situazione del genere non è possibile non riconsiderare la mobilitazione degli autoferrotramvieri come una occasione per ribadire la necessità di avere condizioni di lavoro migliori, ma anche per sostenere il **concetto** che il loro da loro svolto è essenziale per il futuro delle città e per una qualità della vita che deve necessariamente passare per una riconversione generale della mobilità nei grandi centri.

Anche gli autobus sono mezzi di trasporto che usano un combustibile inquinante. Ma in realtà è possibile riconvertirli (come hanno fatto in alcune città italiane) con carburanti "bianchi". Inoltre non essendo un **servizio** deciso a livello individuale, ma collettivo, la conversione può avvenire in tempi relativamente brevi ed essere completa. Per capire la situazione è necessario analizzare diversi elementi.

Nonostante la maggior parte degli italiani dichiara che lo smog è uno dei più gravi problemi di questo momento (vedi anche l'inchiesta effettuata da Repubblica in concomitanza con lo sciopero del 9 dicembre 2003), l'82 % di chi si sposta lo fa principalmente in automobile. Gli altri mezzi di trasporto vengono utilizzati molto poco: solo l'11 va in autobus/tram/metro, il 6% va in treno, il 4% in aereo e nave, l'1% va in bicicletta. Analizzando i dati concreti dunque, a grande illusione di libertà di movimento generata dall'automobile, svanisce nel nulla. La velocità media di una automobile in città a Milano è di soli 9,1 km all'ora. Nelle gare tra bus, motorino, automobile e bici effettuate da Legambiente in diverse città italiane su percorsi medi, il primo ad arrivare è sempre il motorino, seconda la bici, terza a grande **distanza** l'automobile. Il bus ci metteva sempre molto di più. Ma ci sono ragioni precise. Diventerebbe una lepre infatti se solo venisse considerato al centro della mobilità cittadina, venissero ridotte le tariffe dei biglietti e venisse concessa la possibilità di accoppiarlo alla bicicletta, come avviene già in alcune città nord europee.

C'è però un problema: le aree urbane moderne si sono ormai sviluppate secondo modelli di decentralizzazione e dispersione sul territorio ed è impossibile creare un'offerta di autobus o metropolitane che soddisfi le necessità di una popolazione così sparpagliata. Le città-satelliti possono per esempio anche avere un ottimo servizio di collegamento con la città, mentre non sono ben collegate fra di loro. Fare a meno della macchina per muoversi all'interno di questa immensa periferia è praticamente impossibile. I volumi di traffico aumentano e **continueranno** a aumentare a mano a mano che aumenta la popolazione. Per quanto riguarda l'abitudine a utilizzare il mezzo pubblico, è interessante ricordare l'esperimento fatto in Francia (in particolare a Chateauroux) circa un anno fa: in sei città francesi il servizio pubblico è diventato gratis: l'uso da parte della popolazione è più che raddoppiato. Eppure il servizio è rimasto lo stesso. Va da sé che con meno auto in circolazione, è migliorato senza alcuna spesa aggiuntiva.



UFOCIQLISMO: VIRTU' INFANTILE DEL DISCHISMO

I velocipedi sono i veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo Codice Stradale - art.50

La nostra riflessione prende avvio dalla constatazione dell'esistenza di almeno due modi di intendere le tecnologie propulsive: etero-propulsione (motore indipendente dell'occupante), auto-propulsione (motore connesso all'attività psichica e dinamica dell'occupante). La propulsione UFO sembra porsi in una via di mezzo tra entrambe le strategie (per un approfondimento in merito rimandiamo a Dossier UFO di Alan Watts). Su terra, invece, le due modalità sono decisamente separate: il primo tipo, (ferroviario, automobilistico, aerospaziale, etc.) è ampiamente responsabile dell'attuale sistema politico, economico e culturale (capitale-terra) avendo provveduto a fornire, mediante lo sviluppo intensivo dell'industria pesante, quel territorio produttivo indispensabile alla fase fordista del capitalismo.

L'eteropropulsione relega il corpo in un abitacolo che elimina l'interazione tra il corpo e la direzionalità, riducendola ad un interfacciamento (il volante, la cloche) statico e ristretto al solo dinamismo delle braccia. L'autopropulsione, al contrario, oltre ad essere meno innervata nella logica degli apparati di replicazione del capitale, si presenta, nelle sue forme più riuscite, come valorizzazione dell'intera energia dinamico-muscolare e psicoemozionale del pilota impiegata nel direzionare il veicolo. Caratteristiche delle tecnologie terrestri ad autopropulsione sono quelle dell'efficienza, il basso costo (l'unico carburante richiesto è il cibo), la resistenza (una tecnologia ad eteropropulsione dura in media solo 10 anni), la compattezza (l'autopropulsione permette di svincolare nel traffico prodotto dalle tecnologie ad eteropropulsione ridisegnando e reinventando i flussi cittadini disciplinati dal capitale), la salute (l'autopropulsione migliora la forma fisica), la multisensorialità (chi fa uso di autopropulsione percepisce più efficacemente di chi utilizza eteropropulsioni: ciò consente di sviluppare interessanti sensibilità psicofisiche), il rapporto con l'ambiente (l'autopropulsione ottimizza l'interscambio con l'ambiente sensibilizzando verso l'alterità).

Questa seconda matrice tecnologica, secondo studi confermati da molte associazioni psicogeografiche, genera, con il suo moto, linee anti-traiettoriali molto simili alle sky-line dischiste, irriducibili a linee rette e ascrivibili a percorsi emotivi (improvvisi accelerazioni, brusche virate, pause). Ancora: se il primo livello tecnologico evolve secondo direttive balistiche primordiali (come afferma McLuhan il traffico cittadino è segno di uno stadio divenuto ormai ironico e insensato della tecnologia automobilistica), l'autopropulsione ha raggiunto, già oggi, un livello funzionale tale da configurarsi come stadio avanzato e maturo. E' indubbio che il dischismo terrestre deriverà da un salto qualitativo e quantitativo delle prime tecnologie connesso alle strategie ecologiche e bio-tecnologiche delle seconde. Ma allo stadio attuale, è alle seconde che dobbiamo guardare per prefigurare un eso-planetarismo tecnologico terrestre in senso dischista. Concentrarsi sullo sviluppo delle tecnologie balistiche e ad eteropropulsione, è il modo migliore per ritardare un salto tecnologico decisivo mancando l'opportunità politica di promuovere cultura contattista qui ed ora. Da queste premesse deriva la nostra proposta di guardare alla bicicletta (la tecnologia più evoluta in campo di autopropulsione) come mezzo, non solo di prefigurazione al dischismo, ma già, operativamente, come tecnologia ad attitudine esoplanetaria. Con la sua capacità di ridisegnare le configurazioni metropolitane, la bicicletta inventa nuovi traggitti antitraiettoriali nella città. Nel fare ciò la logica che la guida precorre le strategie di contrazione spazio-temporale (scorciatoie non convenzionali, violazione dei sensi vietati, reinterpretazione del codice della strada) proprie dei viaggi interplanetari dischisti effettuati a modalità curvatura.

In altre parole, la riconfigurazione delle linee metropolitane ad opera del velocipede si presenta già come una prefigurazione del viaggio interplanetario effettuato sfruttando le scorciatoie spazio-temporali della logica anti-traiettoriale.

