

Abbandono di treno

Cari compagni, vi mando una copia della lettera da me inviata all'Unità, e mai pubblicata, sull'episodio del treno di Lodi.

Sono un ferroviere, attento e assiduo lettore dell'Unità. Sulla questione del treno 30704, abbandonato dal personale di macchina presso la stazione di Lodi, il giornale è intervenuto due volte, la prima con un articolo a firma i. g., apparso il 12/6/80, la seconda con una risposta dello stesso a una lettera di disapprovazione del macchinista Arduini, delegato del deposito di Milano Centrale, apparsa il 27/6/80.

Ambedue gli interventi dimostrano una profonda incompetenza ed approssimazione del cronista oltre che una scarsissima sensibilità, intollerabile per un quotidiano che si vuole schierato da una parte della società, verso le esigenze e le ragioni dei lavoratori che hanno abbandonato il treno e verso quelle del personale di macchina e viaggiante in genere. Assolutamente inaccettabile mi pare in particolare la replica alle giuste considerazioni del macchinista Arduini, molto diverse (contrariamente da quello che afferma il cronista) da quelle contenute nel suo articolo.

Che cosa significa confermare il nostro giudizio negativo nonostante tutte le ragioni contrattuali e di regolamento, almeno morale sull'abbandono del treno da parte dei macchinisti? Che cosa c'entra la morale (e cos'è per i. g.) con la difesa di diritti acquisiti a prezzo di dure lotte e che peraltro non garantiscono appieno ancora la difesa delle esigenze materiali e morali (queste sì) del personale viaggiante? Risulta al cronista e lo trova morale, se si vuole scegliere questo parametro non politico di giudizio, che il servizio ferroviario è reso possibile dall'impegno straordinario dei lavoratori, così stimolato e diffuso da essere ormai ritenuto un fatto ordinario e richiesto dall'azienda quasi come una prestazione dovuta? Risulta al cronista che nei turni del personale di macchina esistono servizi di andata e ritorno con impegno di 9/11 ore di lavoro circa per distanze complessive di 400/450 Km di cui 6/7 di pura condotta alla velocità di 150/180/180 Km orari, durante le quali non è letteralmente consentita la benché minima distrazione? Ha idea di cosa significhi questo? Risulta al cronista che tali servizi possono essere fatti anche di notte?

Si rende conto che i cronici ritardi dovuti alla disorganizzazione generale (ma non casuale) dell'azienda e a uno sviluppo complessivo che ha sempre privilegiato il trasporto privato, si riversa in modo pesantissimo sul personale di macchina che, come viaggiatori, ne fa le spese? E' al corrente quindi della differenza sostanziale fra l'impegno previsto (turni gratificati) e carichi di lavoro reali? Gli è nota la cronica carenza di organico che costringe giornalmente i capi deposito a comandare servizi al di fuori di ogni logica considerazione? Conosce i problemi di spostamento dalla propria abitazione spesso periferica o extraurbana fino ai depositi di partenza o viceversa nelle ore notturne soprattutto nelle grandi città? E' informato infine del fatto che i macchinisti contestati portarono il proprio treno fino a Lodi anziché a Codogno (dove finiva il loro turno) poiché lì i viaggiatori avrebbero potuto servirsi del posto di ristoro? Ritiene veramente possibile (come suggerisce con brillante sicurezza) che il personale giunto a Lodi avrebbe dovuto informare gli 800 viaggiatori lungo le 20 carrozze, scompartimento per scompartimento, della propria decisione?

Due ultime considerazioni:

1) Quello di Lodi è il primo caso di abbandono del treno al termine dell'orario di lavoro. Se questo diritto non è tuttavia divenuto una consuetudine per ciò che riguarda i treni viaggiatori, ciò si deve a quel senso di responsabilità dei macchinisti su cui si appuntano le stesse critiche della stampa.

2) Nella risposta alla lettera, i. g. rivendica il suo diritto ad esprimere il proprio giudizio. Legittimo, come legittima è la pretesa che tuttavia l'Unità e i suoi cronisti difendano e interpretino il punto di vista dei lavoratori, dissociandosi dai giudizi arroganti e qualunquisti del Giornale di Montanelli e della stampa dominante.

Eugenio Forti - Roma - aiuto macchinista

18/7/80