

Ringraziamo la redazione del *manifesto* per l'attenzione che vorrà dare a questa lettera in risposta all'inchiesta che Giorgio Bocca ha pubblicato su *Repubblica*, giornale che si è rifiutato di pubblicare insieme a molte altre.

Si è interpretato l'indignazione e il disappunto provato da tutti i ferrovieri che hanno letto i due servizi di Giorgio Bocca sull'Azienda Fs (Ferrovie dello stato) apparsi su *La Repubblica* del 16 e 18 gennaio, fondati a nostro giudizio su una incompetenza ed una faziosità allarmanti, divenute stile inaccettabile di una stampa sempre più foriera di conformismo e luoghi comuni, vogliamo rispondere ad alcune affermazioni.

Bocca denuncia che l'Azienda è un carrozzone e che nelle nostre ferrovie, se si fanno 5 chilometri in Ferrari almeno altri 10 si percorrono alla velocità di un triciclo. Giusto! Ma il problema è quello di rinnovare omogeneamente tutte le linee e i tipi di servizio, e non di fermare i «tricicli» per fare largo alle poche Ferrari. Non serve avere qualche super-rapido di prestigio e continuare per il resto a viaggiare con carrozze scomode e sporche e con mezzi di trazione lenti e nocivi per chi lavora, come le locomotive elettriche del tipo E 626, E 636, E 428, E 424 costruite da più di quaranta anni ed in uso per tutto il traffico merci e buona parte di quello viaggiatori. I tipi più recenti (E 656, E 444 privi come le precedenti per es. di gabinetto) possono invece arrivare a 150 ed anche 200 Km./orari; così come i prototipi d'alta velocità (ancora allo studio) fiori all'occhiello dei dirigenti, dei progettisti ed industriali, ma solo in teoria, giacché se si esclude la direttissima Roma-Chiusi (150 Km.) ed alcune linee del centro Nord, sulle altre si viaggia ben al di sotto della velocità media traffico/teorica dei treni viaggiatori a lungo percor-

so di 100 Km./ora circa; senza tener conto, come pure Bocca cita, che tutte le linee trasversali sono a binario unico.

Di fronte a questa situazione la ricetta di Bocca è quella di sopprimere 4.000 Km. di linee considerate «rami secchi», senza neanche ipotizzare una politica di promozione ed incremento del traffico. Cosa dovrebbero dire delle sue proposte i pendolari di paesi quali Capistrillo o Ronciglione che usufruiscono proprio delle citate linee da sopprimere? Evidentemente Bocca si serve prevalentemente dell'aereo, e non abita a Capistrillo, e da utente giustamente si lamenta perché l'Alitalia sopprime un volo da Roma a Milano se non ha fatto «il pieno» di passeggeri; ma questo suo principio deve valere per tutti, non solo per coloro che viaggiano in aereo; l'efficienza del trasporto come servizio sociale si deve distinguere proprio per le caratteristiche di diffusione e capillarità.

Destano meraviglia inoltre, le affermazioni sul lavoro svolto dal personale dell'esercizio (macchinisti, capistazione, capitreno, manovratori, operai ecc.): nessun treno si ferma da solo, tanto meno nelle stazioni. Nessun treno permette ai macchinisti una guida disattenta perché, come le cronache anche recenti dimostrano, una distrazione può causare disastri ed incidenti che i macchinisti stessi pagano con la vita o con la galera. Nessun treno regola da solo la velocità di marcia in relazione alle particolari condizioni delle linee e dei vincoli imposti (velocità di linea, rallentamenti, segnali); il recentissimo E 633, per ora limitato sperimentalmente ad alcuni tratti del nord, dotato

di un meccanismo automatico di impostazione della velocità, tuttavia non frena certo da solo di fronte ad un rallentamento o ad un improvviso ostacolo in linea. La ripetizione segnali (gli «automatismi» di cui si fa menzione) limitata a pochissime linee della rete, richiede sempre l'intervento e l'attenzione dei macchinisti, essendo l'azione automatica del freno un meccanismo di estrema emergenza che il personale ha l'obbligo di evitare.

Non solo la sicurezza del servizio ma anche le particolari condizioni di stress psico-fisico a cui il personale è sottoposto, rendono inaccettabile la presenza di un solo macchinista alla guida del treno. Un simile impegno è richiesto al capistazione, di cui è necessaria la presenza, fra l'altro, per effettuare precedenze ed incroci in un traffico intenso per la presenza contemporanea di treni merci, espressi, rapidi e treni pendolari.

E' mai stato Bocca in un grosso scalo dove si lavorano un gran numero di carri? Ha mai visto i manovratori entrare ed uscire fra i carri in movimento per eseguire agganci e sganci con tutte le condizioni atmosferiche immaginabili, operazioni che se fossero eseguite a norma di regolamento, diventerebbero paralizzanti per il traffico? Che dire infine di molti altri lavoratori (impianti elettrici, operai dell'armamento e delle officine riparazioni) costretti a lavorare sempre con difficoltà per mancanza di adeguate strutture, mezzi e pezzi di ricambio.

Certo, nelle officine si registrano anche situazioni di scarso rendimento, ma non per mancanza di capacità: perché dare in appalto ad officine pri-

vate lavorazioni che potrebbero essere eseguite negli stessi impianti Fs?

220.000 ferrovieri sono troppi, dice Bocca, unendosi al già numeroso coro dei «tagli al salario, tagli all'occupazione». Forse è vero per il servizio reso, non per quello potenziale. Comunque nell'esercizio risultano da sempre vasti settori con deficienze di organico. Seguono cento firme di macchinisti e personale viaggiante Fs. Redazione «Inchiesta» Giornale dei macchinisti - Roma - Redazione di «Ancora in marcia». Rivista nazionale dei macchinisti.