

CRONACA DI UN BREVE VIAGGIO TRA LANGHE E MONFERRATO (SU BUS SOSTITUTIVO)

Dalle 8 alle 11 e mezza per neanche 60 km, visitando 3 stazioni; scambio di auguri, consegna delle agendine e la soddisfazione di godersi un viaggio distante dai ritmi frenetici della metropoli. Moolto distante ...

Mi colpisce subito, infatti, la distanza tra il servizio offerto dalle porpore Freccia ed il servizio in cui mi sono appena immerso: un servizio minimale, in linea con una domanda di trasporto irrisoria, tra questi incantevoli paesaggi del Monferrato.

A pensarci bene, è come la storia dell'uovo e della gallina, dove è difficile dire o capire chi è nato prima: servizio pessimo per una domanda scarsa, o viceversa? Senza poter dire o capire qual è la causa e quale l'effetto.

Un'ipotesi l'avrei: la politica di chiudere i negozi per risparmiare sui costi dei commessi, è una politica che non procaccia clienti, anzi, li dirotta altrove. Così, la politica della "razionalizzazione" del servizio, non legata ad una politica di rilancio dello stesso, dirotta la clientela dal treno (o meglio, dal bus sostitutivo) verso altre soluzioni che, il più delle volte, sono le automobili private. Sì, perché di automobili ne girano, a tutte le ore, sulle strade congestionate che corrono parallele ai binari deserti, ultimo ricordo di un servizio che mi ostino a definire ecologico ma che, in realtà, da molti è considerato costoso ed obsoleto...

Pochi viaggiatori, dunque, in bus stretti, dove lo spazio vitale è sacrificato alla necessità di farci stare 54/55 posti. Chi, come me, affronta il viaggio con due borse e 40 Kg di troppo addosso, lo spazio diventa davvero angusto, al limite della costrizione.

La cosa che più colpisce, però, è lo stato di assoluto abbandono del viaggiatore.

Alla stazione d'origine mi viene indicata la piazza del Movicentro, da cui il bus "dovrebbe partire" dallo stallo 16 o 17. Il bus, invece, non parte da nessuno stallo, bensì dallo stradone che costeggia il Movicentro e lo vedo dopo aver un bel pò girovagato e chiesto due o tre informazioni.

La prima tappa è una stazione chiusa nel periodo delle Festività. Umberto, capostazione in pensione, è il "guardiano tuttofare" di questo fabbricato che per oltre un secolo ha onestamente servito un trivio e che adesso non serve più.

Umberto ricorda il suo passato e gli occhi gli brillano quando i ricordi riaffiorano e si sovrappongono alla realtà: quando si stava peggio ma tutto funzionava ...; quando in un quarto d'ora si tirava in stazione un treno che aveva chiesto riserva...; quando sopprimere un treno e sostituirlo con un bus era fenomeno eccezionale e doveva essere autorizzato da più di un superiore ...

La tristezza riaffiora quando l'occhio vede ciò che i "distratti" non vedono: impianto chiuso, sala d'attesa scaldata ma chiusa, viaggiatori che aspettano a -5°, che vorrebbero acquistare il biglietto e che vedono la macchinetta starsene inoperosa e scaldata in un atrio il cui accesso è loro inibito; un bus che arriva percorrendo la stretta stradina incastonata tra due file di basse case; un altro bus che non può

arrivare perché ostacolato dal primo; il cancellone dell'ex scalo merci chiuso, che impedisce le necessarie manovre. Scene surreali, di un servizio approssimativo, che mal si addicono ad un Paese civile ed industrializzato come il nostro, che in tema di trasporti orgogliosamente scandisce lo slogan "da sempre uniamo il Paese".

Per fortuna Umberto vede, capisce ed agisce, rimediando alla grande inefficienza con il piccolo gesto di chi ama fare e non chiacchierare: spalanca il cannellone, dirige le manovre dei due grossi bus, non fa patire ritardo e disagio a chi è già costretto a subire questo tipo di viaggio. Ha già aggiustato serrature, inchiodato porte, raddrizzato infissi, fatto mille lavoretti d'iniziativa per mantenere bella ed accogliente la "sua" stazioncina e trasmettere ai suoi giovani colleghi il rispetto e l'amore per le cose e verso coloro che le utilizzano.

Il bus riparte ed un'altra riflessione affiora: un autista che guida un grosso mezzo con esseri umani a bordo e che, contemporaneamente, offre assistenza ad un viaggiatore che mastica appena l'italiano, che gli emette un biglietto e ne incassa il corrispettivo, che per fare questi due lavori contemporanei distoglie più volte e per più secondi lo sguardo dalla strada, svolge il suo lavoro (o i suoi due lavori) bene ed in sicurezza? Ascolto mille campagne a favore della sicurezza sul lavoro. Condivido e mi faccio portavoce dei mille appelli che vengono fatti affinché chi esce da casa per lavorare vi rientri integro e non dentro una bara. So che sentiamo tutti il problema e che ne siamo sensibili, dal Presidente della Repubblica a me, ultimo cittadino, passando per quanti hanno in mano le leve della Politica e dell'Economia di questo Paese e per quanti sono preposti alla tutela fisica di ogni lavoratore.

Ma forse a parole...

Nei fatti, il 2011 ha superato, in termini di morti e feriti sul lavoro, i record crescenti registrati negli anni 2008, 2009 e 2010 e ci affacciamo al 2012 ancora con questa cultura del lavoro che ritiene necessario che ci sia colui che guida un bus e colui che faccia i biglietti e dia assistenza ai viaggiatori, ma che assoggetta tali esigenze alle regole di un mercato che impone la fusione dei due ruoli, per non esserne "fuori".

Il resto del viaggio non ha storia. La fine del viaggio, lo scendere dal bus per salire su una stanca, sporca e graffiata Ale 724 è la fine di un'odissea che mi fa persino vedere bello ed ospitale quel vecchio treno che ha, oltretutto, la fortuna di avere a bordo un Capotreno che può dedicarsi alle persone senza doverlo guidare.

Perché questa breve cronaca? Per lanciare un paio di spunti di riflessione, per incamminarci in questo nuovo anno con un paio di obiettivi da raggiungere nello svolgimento del nostro lavoro quotidiano: il miglioramento del servizio e la sicurezza sul lavoro. Ognuno di noi può dare il proprio contributo, nel modo in cui lo sa fare, per raggiungere dei piccoli risultati e godere la grande soddisfazione di essere stato parte attiva e non passiva di un processo. Per vedere ciò che i distratti non vedono ed agire dove le logiche del profitto creano dannose carenze.

L'anno che verrà vedrà questi due temi quale principio ispiratore del nostro agire sindacale.

In chiusura di quest'anno, oltre che formulare gli auguri a tutti voi ed alle persone a voi care di un nuovo anno ricco di soddisfazioni e sicuramente migliore di quello che stiamo per archiviare, volgiamo lo sguardo a quanti stanno pagando, con la perdita del proprio posto di lavoro, il prezzo di una politica dei trasporti troppo legata alle logiche di mercato e completamente avulsa dalle logiche umane che hanno un'idea diversa del servizio ferroviario.

Ai licenziati Servirail, Newrest, RSI ed ai lavoratori delle ditte di pulizie treni in appalto che stanno vivendo il dramma del preavviso di licenziamento vanno dunque i nostri più sinceri auguri dell'immediata e positiva fine di un incubo.

FAST FerroVie Piemonte e Valle d'Aosta

Via Sacchi, 45 - 10125 Torino

Tel. 0115097310/0116653849 – Fax 0115087000/0116652007 – Tel. FS 95923849 – Fax FS 95922007

E-mail piemonte@fastferrovie.it

