



ancora IN MARCIA!

ALTA VELOCITA'

La Freccia Nera di Mussolini (1939) e la Freccia Rossa di Moretti (2008)

Coloro che, come noi, amano le ferrovie non possono che gioire quando si rinnovano i tracciati e si ottengono percorrenze più veloci. Ma sempre questo nostro compiacimento è utilizzato dai regimi e dagli uomini forti per il loro vanto personale e per portare avanti una conduzione generale di impresa che proprio non condividiamo.

Che le ferrovie non funzionino come vorrebbero i cittadini pare conti poco che i pendolari protestino tutti i giorni per il servizio e per gli orari è un problema delle Regioni; che le merci trasportate in ferrovia siano solo 1/10 di quelle trasportate nelle altre reti europee non interessa più a nessuno (anzi è fonte di lucro di alcune compagnie specializzate)

Oggi all'ing. Moretti, padrone assoluto delle ferrovie, interessa solo l'alta velocità e la sua "Freccia Rossa", che inaugurerà la Milano - Bologna, per la quale ha speso tantissimo in pubblicità e che gli ha consentito di apparire bene in tutte le televisioni.

E' questa la ripetizione di una "sceneggiata" che ha coinvolto tutti i manager che hanno guidato le nostre ferrovie dal 1985 ad oggi portandole al disastro.

Da Lodovico Ligato, che presentò ed inaugurò i moderni Eurostar, da Necci, che coniò lo speranzoso slogan "Signori si cambia!", fino al momento attuale di Moretti con la sua Freccia Rossa.

Ma Moretti va oltre e, per analogia, pare proprio si ispiri a Mussolini

Voglio ricordare infatti che nel 1939, e precisamente il 20 luglio, con grande pompa magna l'elettrotreno, che poteva chiamarsi "Freccia Nera", guidato dal macchinista Cervellati, con sopra tanti giornalisti, il Direttore generale delle F.S., ing. Velani ed il ministro dei trasporti, S.E. Benni, compì il tragitto Firenze - Milano in soli 115 minuti (38 da Firenze a Bologna e 77 da Bologna a Milano).

Badate, si tratta di fatti e velocità di 70 anni fa ed erano sicuramente più competitivi della ben pubblicizzata "Freccia Rossa"! Un fatto ben reclamizzato dal regime dell'epoca con tanto di telegramma che diceva: "Duce, Roma le ferrovie obbediscono ai vostri comandamenti con fede e contro qualsiasi difficoltà!"

La logica del regime dei treni bandiera e, soprattutto, dei minuti di minor percorrenza da città a città, pare abbia coinvolto anche l'ing. Moretti che, per risparmiare 3 - 4 minuti non ferma neppure in città importanti come Firenze inibendo l'uso del servizio ai cittadini.

Ma Moretti che, come riporta la rivista "Rinascita", vanta una retribuzione fra le più alte dei manager europei, ha quasi triplicato gli alti dirigenti, nonostante la riduzione di 130.000 organici, insegue con arroganza e presunzione un altro progetto realizzato proprio nel 1939 da Mussolini: la guida dei treni con un solo macchinista!

In questo suo pericoloso intendimento è in parte sostenuto da alcuni compiacenti sindacati e dalle Compagnie ferroviarie che operano nel settore e che proprio in questi giorni gli hanno espresso il loro plauso.

"Si sono spesi oltre 4 miliardi per tecnologie moderne per la sicurezza" egli dice (.... e questo è un bene!) "e si può fare a meno del secondo macchinista" (.... e questo è un male ed è pericoloso!)

Ma, scusate, la maggior sicurezza non va forse sempre più perseguita (.... e pagata!). Oppure si spende per risparmiare un macchinista?!?

Voglio ricordare a tutti che 4 occhi vedono più di 2 e che con un solo macchinista ed il suo tanto decantato VACMA nella tragedia di Crevalcore ci furono ben 17 morti!

Anche per questo è necessario essere più prudenti e meno arroganti.

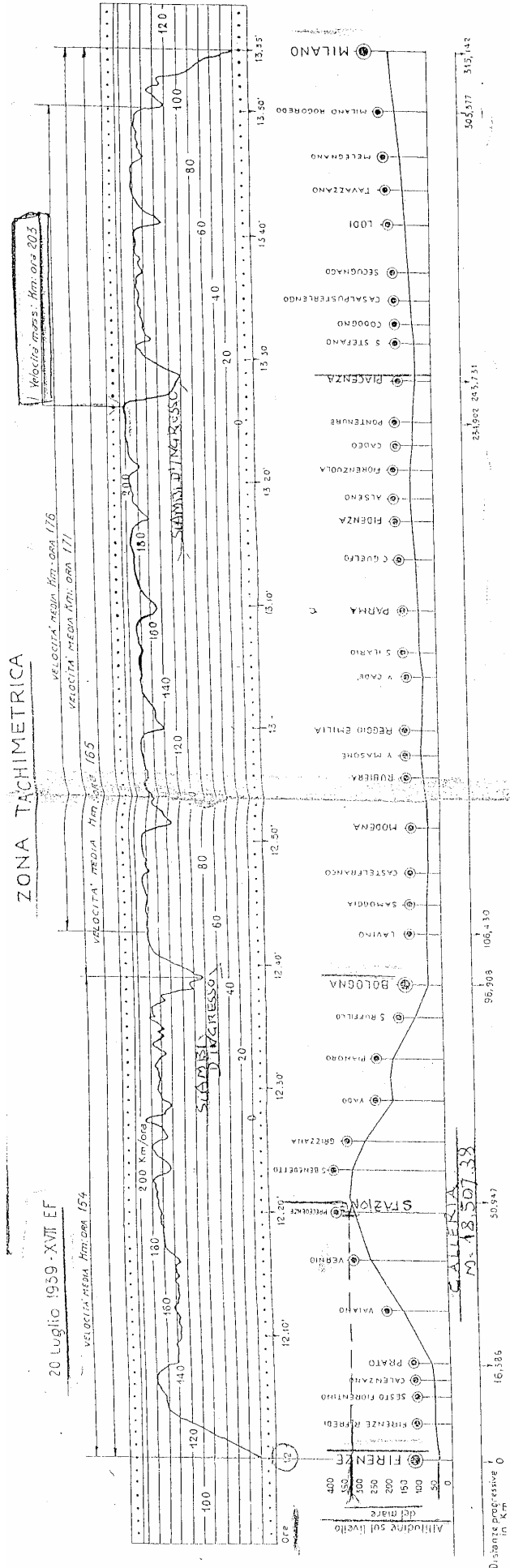
Avendo speso la mia vita alla guida dei treni prevedo, con un solo macchinista, un incremento dei disservizi e, soprattutto, tragedie che potrebbero essere evitate se, assieme alle nuove tecnologie, si mantenessero due macchinisti alla guida dei treni, puntando casomai su altri risparmi che nelle ferrovie si possono ancora fare.

La sicurezza dei treni, la vita dei macchinisti e dei viaggiatori non ha prezzo, né può essere condizionata dai risparmi (come purtroppo la Thyssen Krupp insegna).

E, per carità, se avvenissero davvero queste tragedie non crediate di cavarvela con i soliti cordogli e le corone di fiori

Ezio Gallori

(macchinista non licenziabile perché già
in pensione!)



TELEGRAMMA AL DUCE

Duce Roma

odierna corsa di prova con elettrotreno tra Firenze e Milano

distanza trecentosedici chilometri effettuata in cento quindici minuti

a velocità commerciale media di centosessantacinque chilometri ora

traversata Appennino distanza novantasette chilometri tra Firenze e Bologna

effettuata in trentotto minuti con velocità commerciale di centocinquanta quattro chilometri ora.

Da Bologna a Milano chilometri duecentodiciannove - impiegati settantasette minuti con velocità commerciale media centosettantun chilometri ora.

Tratto percorso alla maggior velocità media di centosettantasei chilometri ora tra Livorno e Rogoredo distanza chilometri duecento con massimo assoluto duecentotré chilometri ora superando ogni e qualsiasi primato finora ottenuto sulle ferrovie

Questi dati provano come le ferrovie dello stato obbediscano ai vostri comandamenti

Con fede e contro qualsiasi difficoltà superando ogni giorno i risultati precedentemente raggiunti.

Benni