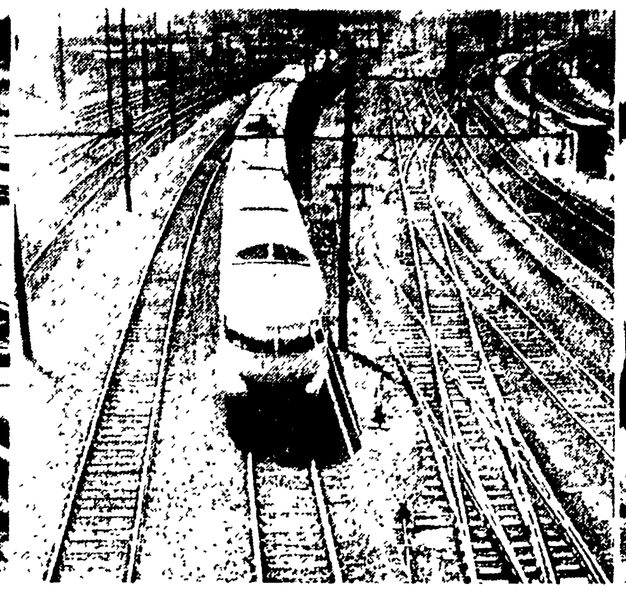
Il treno corre a 110 all'ora ma gli impianti della stazione Tiburtina sono quelli di 30 anni fa

Il «Settebello» come un vecchio tram ha la via libera dagli scambi a mano

I viaggiatori arrivano a Milano in meno di 6 ore: lo strumento più efficiente dei capistazione è il telefono - 400 treni al giorno - Manca un moderno e centralizzato sistema di direzione - Una situazione che non si risolve con i comunicati - Da 15 anni i lavori "sono in corso"



Pubblichiamo tre fotografie. Sono tre aspetti diversi e contrastanti delle Ferrovie dello Stato: da sole, ci danno l'idea esatta della drammatica realtà che si nasconde dietro una politica di trasporti troppo spesso ricca solo di belle parole.

Il «Settebello» (al centro) corre a 80 all'ora verso la stazione Tiburtina. E' il treno dei commendatori, dei protagonisti di quel «miracolo economico» di cui i governanti tanto parlano ma che nessuno vede, dei «padroni del vapore», per riprendere una usatissima e felice espressione. E' il treno della gente che ha molta fretta e molto denaro: è il treno di lusso. Del resto, lo hanno fabbricato apposta, su misura, per rendere più celeri i contatti della «capitale economica» con le compiacenti sedi dei ministeri e del partito clericale. Per chi lo ha voluto, è una delle «meraviglie» d'Italia. Ma che ne pensa il ferroviere (foto a sinistra), che gli fa strada con una chiave e facendo forza sulla leva dello scambio, come ai romantici tempi delle prime vaporiere?

Perchè è proprio così. Al nostro treno più veloce (come a tutti gli altri, del resto), la strada non viene aperta premendo un pulsante, facendo accendere una lampadina, scattare un segnale, spostare automaticamente un binario. No. Il capostazione fa una telefonata e il povero deviatore corre fra le rotaie, con la sua brava bandierina rossa in mano, a fare un lavoro che, nel mondo intero, sopravvive soltanto per lui. E soltanto a lui si deve se il viaggio può proseguire. Ma se cade, se perde i sensi, se si addormenta, se subisce un incidente, se il telefono si guasta, se insomma accade qualcosa di non previsto nel regolamento ferroviario? La risposta la troviamo nella cronaca dei giornali: nera, purtroppo.

L'ultima foto ci mostra la sede del bivio Tiburtina. Sembrerebbe un pollaio, se non ci fosse la scritta «fatta in casa», con un po' di calce e un pennello, a dirci la verità. Dentro, ci sono un telefono del nonno, una serie di campanelli e due ferrovieri a comando, mandano i treni o al «fascio A» al «fascio B» della stazione, azionando gli scambi, a mano naturalmente. Di notte, poi, gli inquilini diminuiscono. Resta solo un deviatore a sostenere la responsabilità del traffico. Sono nove ore di guardia ininterrotta: di logorio psichico e fisico, sarebbe meglio dire. E passano le «frecce» in quelle nove ore!

Tre foto pubblichiamo, abbiamo detto: tre «scatti d'obbiettivo» sulle FF. SS. Le guardi. Il ministro dei Trasporti le guardi bene: e tiri le somme.

Nella stazione Tiburtina, il ministero dei Trasporti conclude il «Settebello» e la «Freccia del Sud» e tutti i treni veloci come tanti tram non diciamo a cavalli ma certamente dei primi decenni di questo secolo inquieto. Sui binari i convogli corrono a 80 all'ora (la loro velocità massima supera i 110 chilometri) e quasi non si dà il tempo di vederli sfrecciare sotto le pensiline: i ferrovieri manovrano a mano gli scambi e i viaggiatori arrivano a Milano in meno di 6 ore, ma ogni giorno il transito di oltre 400 treni è affidato prevalentemente ai fili del telefono e all'iniziativa dei lavoratori. Da una parte il fumo negli occhi dell'altra, la drammatica realtà della rete ferroviaria italiana che quasi sempre non è riuscita a tenere il passo con i tempi come purtroppo tragicamente dimostrano le statistiche degli incidenti.

Dietro la grande velocità dei convogli, si nasconde la tenacia quella del personale e degli impianti. Sta raggiungendo l'incredibile record di 15 anni di lavori del governo democristiano. Non sono parole in propaganda. Il «Settebello» che parte spiccato da Termini si trova di fronte a un tabù chiamato pochi chilometri dopo. Nei due fasci di binari A e B della Tiburtina il incidente è raggiunto ogni metro. Mentre il convoglio viaggia a una velocità impensabile per i treni del 1930, i sistemi di sicurezza sono rimasti quelli di 30 anni or sono. Gli scambi, verso sud non sono comandati automaticamente, con i moderni sistemi elettronici. Tutto è affidato alla bandiera di un uomo, alla vista del lavoratore. Se momentaneamente tradisce l'occhio la vista le braccia può accadere la catastrofe.

Telefono e tensione

Prima della guerra, la sede degli scambi era centralizzata con apparati idraulici, cioè con un sistema idraulico che permetteva la manovra degli scambi a distanza da un unico punto. Questo sistema fu abolito nel 1945, per stabilire — si disse — un nuovo impianto di sicurezza a comando elettrico. Da allora è oggi la sede degli scambi posti a sud è ancora anche oggi il deviatore della stazione Tiburtina sono costretti a mano. Di giorno e di notte, con la pioggia o con la nebbia o col freddo o con il caldo il deviatore deve salire sullo scambio, aprire la chiave di sicurezza, girare la leva, tirare sul binario degli aghi, dirigere il traffico. Inoltre fra la stazione e il bivio chi porterà i treni al deposito locomotive San Lorenzo o verso la Tuscolana e la Casilina sono posti alcuni «sotto». Il deviatore deve stabilire la fermata mentre avviene il passaggio di un treno su 20 binari. La tecnica moderna permetterebbe di vedere con sicurezza lo schema generale del sistema della circolazione e il controllo del traffico.

Quasi tutte le stazioni dei grandi centri sono dotate di apparecchiature che regolano il traffico. Ma in Italia, per mancanza di fondi, la modernizzazione è ferma da 15 anni.

Come si può quindi pensare che la Tiburtina, stazione di smistamento di Roma, Milano, Napoli, Bologna, Venezia, Torino, Genova, Firenze, Ancona, Bari, Brindisi, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Messina, Siracusa, Trieste, Udine, Pescara, Foggia, Taranto, Cagliari, Sassari, Trapani, Catanzaro, Potenza, Campobasso, Aosta, Trento, Bolzano, Perugia, Pescara, Ancona, Pisa, Livorno, Ventimiglia, Domodossola, Chiasso, Tarvisio, Udine, Trieste, Venezia, Verona, Brennero, Bressanone, Ala, Pescara, Foggia, Taranto, Brindisi, Lecce, Reggio Calabria, Messina, Siracusa, Catania, Palermo, Trapani, Cagliari, Sassari, Olbia, Porto Torres, Alessandria, Genova, Torino, Milano, Bologna, Firenze