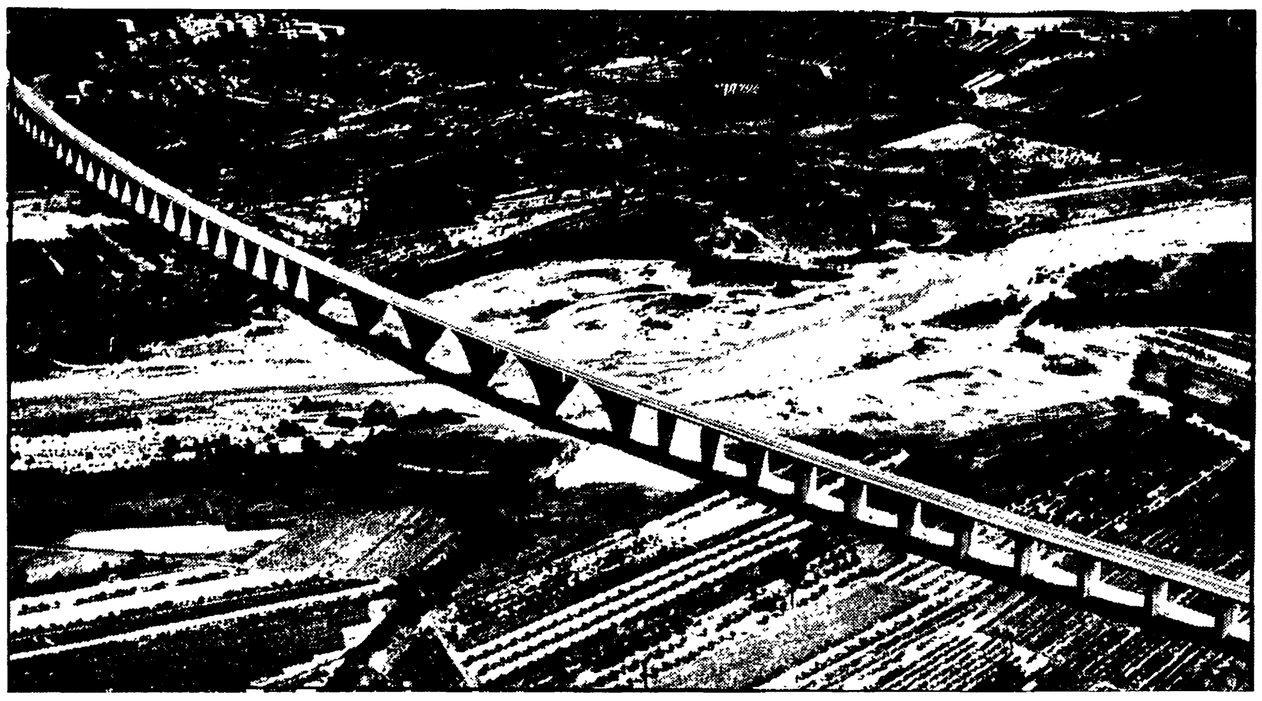
Lo scalpellamento delle gallerie mette in forse l'inaugurazione a settembre



Direttissima in panne: rinvio?

Nei tunnel già pronti è necessario rimettere le mani per adattarli al transito dei « containers » e dei carri armati pesanti - Il terreno paludoso rende difficoltosa la costruzione dell'ultimo tratto di 15 chilometri - Il tempo perso per la soluzione dell'attraversamento di Firenze e per « motivi elettorali »

Dal nostro inviato

CITTA' DELLA PIEVE, aprile

Non si può certo dire che la «direttissima» Roma-Firenze sia nata sotto una buona stella. L'ultimo intoppo, in ordine di tempo, sulla strada della realizzazione della linea ferroviaria mangia-miliardi è quello delle gallerie. Proprio in questi giorni è scoppiato il «caso» delle altezze delle gallerie e del terreno paludoso e friabile. A parte i numerosi infortuni sul lavoro, diversi dei quali purtroppo mortali, ci sono stati una serie di intralci dovuti al solito sistema «all'italiana» di realizzare opere pubbliche impegnative. Ci riferiamo in particolare all'assurdo braccio di ferro tra le Ferrovie e gli enti locali della Toscana sull'attraversamento di Firenze e agli «sbracciamenti» di Fanfani per avvicinare la «direttissima» alle sue zone elettorali.

L'attraversamento di Firenze si è risolto nell'unico modo possibile: attenendosi al progetto proposto dalla Regione Toscana. Soluzione logica, ma la cui adozione ha fatto perdere alcuni anni di tempo. Il progetto originario delle Ferrovie prevedeva un autentico massacro paesaggistico di un ambiente fra i più famosi del mondo. La nuova linea ferroviaria infatti avrebbe dovuto tagliare in due le colline intorno al capoluogo toscano (da Figline a Firenze), distruggere un intero abitato (quello di S. Andrea di Rovezzano) e passare nel cuore della città, in superficie, raddoppiando l'attuale «laccio» di binari che già la divide in due parti. Il progetto della Regione prevede invece l'attraversamento dell'Arno ed una linea in sotterranea che si attesterà a Santa Maria Novella. L'opera, una volta realizzata, consentirà di liberare tutto il sistema ferroviario di grande comunicazione in superficie, affidando al traffico locale e cittadino i binari attualmente esistenti, creando così una sorta di linea metropolitana.

Fanfani, invece, è stato tacitato con la promessa di realizzare, a fianco della Direttissima, uno svincolo verso est. A parte il tempo perso per togliere di mezzo lo scoglio posto dall'ex segretario dc lungo la strada della Direttissima, resta ora il problema di reperire qualche altro centinaio di miliardi.

Quanto si spenderà alla fine dell'opera? Azzardare una cifra è oggi impossibile, tenuto conto che i preventivi, proprio per i continui ritardi, sono saltati tutti. Quando la Direttissima sarà completata (anche un pronostico sulla inaugurazione dell'intero tronco è assai azzardato) si dovrebbe sfrecciare da Roma a Firenze alla velocità-record di 250 chilometri orari. Le distanze si accorceranno e le due capitali italiane (Roma e Milano) saranno più vicine — è stato pomposamente scritto a proposito della Direttissima. Ma era proprio utile, per un paese economicamente debole come il nostro, spendere qualche migliaio di miliardi per costruire una ferrovia a fianco di un'altra già esistente? L'interrogativo, più volte sollevato ai tempi della progettazione e dei finanziamenti, si ripropone oggi dopo la drammatica crisi energetica. Il PCI e i sindacati proposero di impiegare le somme destinate alla Direttissima nell'ammodernamento della rete ferroviaria italiana, in modo da rendere concorrenziale il trasporto su binario rispetto a quello su strada. Una proposta che guardava lontano e che teneva conto di quello che poteva succedere se il prezzo del petrolio fosse salito alle stelle.

Il governo scelse la carta della Direttissima e così oggi, in piena crisi energetica, ci troviamo con una linea non realizzata e con le ferrovie, grosso modo, allo stato di prima. Nel nostro paese la stragrande maggioranza dei trasporti avviene su strada con i costi che è facile immaginare.

L'Italia, lo sappiamo, è il paese delle autostrade. Se ne sono costruite per tutti i gusti e per tutti i calcoli elettoralistici dei nostri governanti, assecondando l'industria dell'auto e dei pneumatici. Si è così superata la barriera dell'utilità. Basti pensare, a questo proposito, al traforo del Gran Sasso che ci costerà alcune centinaia di miliardi. Un'opera tutto sommato inutile, giacchè in Abruzzo si avranno due autostrade quasi parallele, il cui unico pregio è quello di attraversare le zone di influenza elettorale di due noti boss democristiani: Gaspari e Natali.

Il discorso, partito dalle gallerie troppo basse della Direttissima rispetto alle esigenze militari, ci ha portato un po' lontani, fino alla galleria autostradale del Gran Sasso. Un discorso comunque utile perché ci fa capire, se ancora ce ne fosse bisogno, in che modo siamo stati amministrati negli ultimi 30 anni.

Taddeo Conca

NELLA FOTO IN ALTO: un viadotto della «Direttissima».

4 binari dal Tevere all'Arno

Le Ferrovie dello Stato danno appuntamento alla fine del 1976 per l'inaugurazione di un tratto della «direttissima», da Roma a Chiusi-Città della Pieve, con un convoglio trainato da una «tartaruga» alla velocità di 250 chilometri l'ora. Le premesse teoriche sussistono, non sappiamo però quanto possano incidere sui tempi dei programmi le difficoltà geologiche e di costruzione nonché le «correzioni» di opere d'arte già realizzate, delle quali si parla in questi giorni.

Non v'è dubbio, quella che è chiamata la «direttissima» rappresenta una impresa di alta ingegneria ferroviaria che potrà competere con la famosa linea giapponese del «Tokaido». Mettiamo da parte, nella circostanza, le polemiche che hanno preceduto l'inizio dei lavori e nelle quali siamo intervenuti come partito e come giornale, sia per quanto riguarda il nuovo tracciato e l'utilizzazione dell'attuale percorso sia per l'arrivo a Firenze in galleria per non deturpare il paesaggio. Analogamente ricordiamo soltanto le scelte governative, in ottemperanza alla politica dei trasporti della Comunità europea, di prestigio e di potenziamento delle linee a lungo percorso, le «dorsali» appenninica e adriatica, ignorando i tracciati trasversali e la funzione sociale delle FS.

L'opinione pubblica è interessata come non mai alla «direttissima» anche se non proprio per il passaggio dei treni superveloci. Ci soffermiamo appunto su alcuni aspetti tecnico-finanziari dell'opera.

La linea Roma-Firenze, com'è oggi, lunga 314 chilometri, è il risultato di cucitura di più tronchi costruiti tra il 1859 e il 1875; segue il fondo valle del Tevere, del Paglia e dell'Arno con ampie anse che allungano il percorso del 35 per cento rispetto alla distanza in linea d'aria. Si calcola che lungo oltre il 45 per cento del percorso, i valori massimi di velocità non superano i 90-105 chilometri l'ora per le curve a raggio limitato. 220 convogli giornalieri percorrono nei due sensi la Roma-Firenze, che per le basse velocità commerciali e per i livelli di saturazione raggiunti è considerata la «strozzatura» della «dorsale» tirrenica del sistema ferroviario italiano.

Gli indici di velocità sulle altre tratte della «dorsale». Roma-Formia-Napoli (214 km.) e Milano-Bologna (219 km.) oscillano tra i 140 e i 180 chilometri l'ora. La stessa Bologna-Firenze (97 km.), pur dovendo superare il valico appenninico, ha le caratteristiche di direttissima.

Per eliminare la «strozzatura», governo e FS impongono il loro progetto di affiancare all'attuale Roma-Firenze un'altra linea, la «direttissima», di chilometri 259,976 che non senza enfasi è definita «quattro binari dal Tevere all'Arno».

Nel 1970 si dà inizio ai lavori per tratti:

— tratto Roma (Settebagni)-Chiusi (Città della Pieve), di 122,5 chilometri circa, dovrebbe essere aperta al traffico alla fine del 1976;

— tratto Figline Valdarno-Incisa Rovezzano di 20 chilometri; la circolazione dei treni è prevista per il 1978.

Per il tratto Chiusi (Città della Pieve)-Arezzo di 52 chilometri stanno per essere indette le gare di affidamento dei lavori da completare entro il 1980. Per i 42 chilometri da Arezzo a Figline Valdarno, già progettati, si attendono i finanziamenti.

Infine, l'attraversamento sotterraneo di Firenze, i cui lavori richiederanno dai sei ai sette anni dal momento del finanziamento.

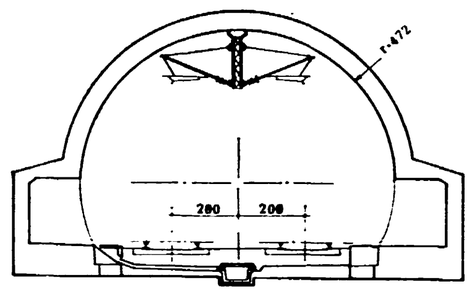
Imponenti sono le opere d'arte da portare a termine: ne citiamo alcune: 30 gallerie della lunghezza complessiva di 76,795 chilometri; 53 viadotti di 27.496 km.

Le Ferrovie dello Stato non trascurano occasione di far notare che «la "direttissima" non sostituirà l'attuale Roma-Firenze — che sarà anzi ammodernata — ma ambedue le linee costituiranno insieme un sistema a quattro binari, con otto snodi di interconnessione che consentiranno il passaggio dei convogli dall'una all'altra linea per il migliore sfruttamento delle possibilità di esercizio e per la riduzione dei tempi di percorrenza». L'elevata potenzialità del sistema dovrebbe consentire il passaggio di circa seicento treni il giorno. La spesa prevista per l'intera «direttissima» si aggira intorno ai mille miliardi, lievitazione dei prezzi permettendo.

Nel 1982, quando si presume venga completata l'opera, tra Roma e Firenze dalle tre ore di percorrenza di oggi si scenderà a un'ora e mezzo circa (un treno rapido, per esempio dai 177 minuti scenderà a 85, alla velocità media di 220 chilometri).

Soltanto allora si potrà dire che quattro binari corrono dal Tevere all'Arno.

n. p.



Il grafico che pubblichiamo rappresenta la sezione trasversale della galleria — in rettilineo — della «direttissima». Il raggio unico di intradosso, cioè all'interno, è di m 4,72 (r. 4,72, in alto a destra), sia per la calotta sia per i piedritti, ed è calcolato da un'altezza di m 1,90 dal piano dei binari.

Il raggio di m 4,72 rientra nei limiti della tolleranza aerodinamica per il passaggio alle alte velocità dei treni con sagome in esercizio sulle ferrovie italiane e di quelle europee. Nel 1973, il governo italiano e altri governi hanno adottato però un piano elaborato dall'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) in base al quale sulle reti europee possano circolare sempre alle alte velocità treni con sagome più grandi di quelle normali (per esempio, convogli carichi di autotreni porta-containers senza incapsularli).

In tal caso, con una galleria di raggio m 4,72, tra le difficoltà, si presenterebbe anche, all'incrocio dei treni, il fenomeno delle turbolenze, di difficile soluzione. Di qui l'esigenza di far «riassorbire» parecchi centimetri dall'involucro di calcestruzzo armato della volta, i tralicci che portano le catenarie, cioè la rete elettrica (in alto, al centro). Le gallerie di nuova costruzione avranno difatti un raggio di intradosso più ampio.

Il grafico illustra anche lo spazio interassiale dei due binari, di metri 4, e ai due lati in basso i cunicoli di ricovero per il personale di servizio.

Combattivo convegno sulle case dell'ONPI

Anziani dànno battaglia a sprechi e burocrazia

Miliardi profusi in complessi dove manca perfino l'acqua — I delegati enumerano a decine le loro denunce: « Siamo nelle anticamere della morte... » Fondi congelati fino al 2000 — Una cattiva gestione tutta da cancellare

Mai visti, vecchi così arrabbiati. Tema del convegno: «Gli anziani nelle case di riposo ONPI»: e subito ci troviamo davanti una platea straordinariamente combattiva, ribelle, focosa. Un clima, si può dire, da contestazione studentesca, un'atmosfera a mano a mano sempre più calda, interruzioni e insulti saettanti per la sala gremita (oltre 400 venuti da tutt'Italia, età media 75 anni), improvvisi scoppi di applausi e fischi, qualche accenno di zuffa. «Buffoni!», «Falliti»; «dc ladri», «Basta con le chiacchiere!». Le invettive interrompono spesso gli oratori di comodo, sotto gli occhi allibiti della presidenza. Scopriamo come possa essere tremenda la rabbia dell'anziano.

Come stanno, allora, gli anziani, nelle case ONPI? Non ci resta che aprire il taccuino e riscrivere quanto abbiamo annotato, sulla scorta delle testimonianze portate ai microfoni.

Luca Carlo, ospite casa di Monfiascone. «Porto le lamentele di tutti. Tutti i propositi restano propositi, fatti zero. L'Opera non è stata in grado di garantire quanto avrebbe dovuto. Osservanza delle norme statutarie: zero». Delegato della casa di Bari. «Il reparto lungo-degenti non è attrezzato. Pochissima assistenza, anche quella sanitaria, nonostante che il rapporto tra malati e sani, nella casa, è di 4 a 1. Case serene? No, anticamere della morte».

Delegato di Rocca S. Giulio. «Cambiano un lenzuolo alla volta ogni 15 giorni. Di notte non un infermiere. Il personale spadroneggia; la direzione non ascolta mai gli ospiti». Delegato di San Lucido. «Manca la luce. Manca l'acqua, anche quella fredda; figuriamoci quella calda. Buio nelle stanze e per le scale; molti di noi le fanno a ruzzoloni, perché non ci vedono. Puzza sia d'inverno che di estate. Pericolo di infezione. Manca la sala per la ricreazione, persino un posto per il cappellano: e molti locali sono lasciati inutilizzati. L'infermeria? Siamo 276: il medico c'è un'ora sola al giorno. Niente visite specialistiche: per ottenerne una, passa un mese e più, e intanto l'ammalato muore».

Delegato di Poppi. «Manca la chiesa, (la messa la facciamo in un corridoio) ma manca anche l'infermiere. Chiediamo una commissione di controllo. E' un disastro. Ci sono 100 e più disgraziati ammalati, senza il conforto di una propria stanza e di cure appropriate». Delegato di Sanremo. «Su 300, 100 ammalati, 50 che non si alzano da letto: bene, il medico è garantito per un'ora e venti al giorno; 6 infermieri in tutto. Come si fa, ditecelo voi!». Delegato di Bolzano. «Manca il personale. Un solo infermiere sugli otto previsti. Il medico, chi lo vede?». Delegato Sassuolo. «L'unica assistente sociale, assente da ormai sette mesi per maternità, non è mai stata rimpiazzata». Delegato di Genova. «E' forse la casa più infelice. E' in cima a una salita, che è tremenda per noi vecchi. Servizi igienici catastrofici. Dateci almeno un carrello scaldavivande: i nostri poveri malati mangiano roba fredda».

Il dramma dell'anziano povero, strappato alla famiglia, costretto a ricorrere alla istituzione perché la pensione non gli basta per vivere, è inciso a grandi lettere in questo agghiacciante dossier di accuse e denunce. Fuori, nel giardino della lussuosa casa Roma III, costata sette miliardi, fa bella mostra di sé una scultura beneaugurante, per la quale ci sono voluti venti milioni; benissimo, viva l'arte: ma perché allora si fa mancare l'acqua calda e un carrello portavivande?

Il presidente Scamarcio, socialista, allarga le braccia, desolato. «E' inevitabile, da noi ci vogliono minimo tre anni per ottenere un carrello. E' la burocrazia».

Contestato sopratutto da certi settori della Cisl (che della cattiva situazione dell'ONPI tentano di fare un cavallo di battaglia contro lo scioglimento dell'ente-carrozzone, come è previsto nell'ambito della riforma assistenziale, il presidente, ha risposto con un discorso polemico e accusatore. Pronunciato come un'autodifesa («Io qui sono appena dal '74, e la situazione l'ho ereditata, catastrofica come la vedete, proprio dalla gestione passata, di marca dc»), il discorso di Scamarcio ha finito per tracciare un quadro che, da solo, basterebbe a giustificare non solo una commissione di indagine, ma proprio lo scioglimento di questo istituto parassitario, divoratore di miliardi, sclerotico. Dice Scamarcio: «Confermo parola per parola quanto è scritto nel mio documento». Ed ecco quanto è scritto nel suo documento. «L'apparato burocratico non ha alcuna rispondenza alla esigenza di rendere operante la presenza dell'ONPI... Sfiducia, del personale; indici di assenteismo elevatissimi; piccoli centri di potere all'interno... Dalle case di riposo ci pervengono quotidianamente le lamentele degli ospiti che sono le vittime di una situazione di fatto che in alcuni casi è al limite dell'umana sopportazione. E' doloroso, ma, allo stato, si assiste alla vanificazione dell'attività dell'Ente».

Anziani pensionati si riposano sulle panchine di piazza Navona

Nel documento è scritto anche che le finanze dell'ONPI sono ormai all'osso, e che le spese del personale «hanno raggiunto il 60% delle spese di gestione delle case. Ma nel suo discorso al convegno, Scamarcio, aggiunge dell'altro e, per l'arco del ventennio dc, parla di finanza allegra e cattivo uso del denaro dell'ONPI, (denaro nostro, dei pensionati INPS e di tutti i lavoratori, *n.d.r.*); di miliardi immobilizzati in obbligazioni vincolate sino alle soglie del 2.000, di speculazioni sbagliate e scandalose: persino di «una casa che doveva essere costruita sul cucuzzolo di una montagna, solo per far piacere a un cardinale, costò circa 4 miliardi». Un vecchio si alza col braccio alzato: «E a noi negate un carrello portavivande!»

Il consigliere Pigna, comunista, ammette: «Qui l'assistenza è arrivata al caos». E anche lui, nella relazione d'apertura, fa un elenco impressionante di mancanze, disfunzioni, vero e proprio abbandono.

Un pensionato alto e robusto, ultrasettantenne, va ora al microfono, un bel viso altero sotto i capelli bianchi. Si chiama Agostino Berti, è romano, tutta la sua famiglia è a Roma, ma la «pietà» dell'ONPI l'ha trasferito come un pacco nella casa di Pordenone. Grida: «Egregi signori, sortite fuori dal palazzo di cristallo, venite a vedere come viviamo in queste che chiamate case serene!». La sua è una storia drammatica. Sua moglie è morta per una infezione contratta dopo pochi giorni di permanenza in una casa di soggiorno ONPI a Mendola. «La suora, anche se la mia povera moglie era in preda a forti dolori, ci ha tenuti 6 giorni chiusi in camera, senza farla visitare da nessuno: è il cambiamento d'aria, diceva». Alla fine, la donna viene ricoverata; e si scopre che l'acqua della casa era inquinata; su ordine del prefetto l'erogazione viene immediatamente bloccata. «Trasportata a Roma, mia moglie dopo venti giorni è morta e io sono rimasto solo: con questo dubbio che mi tormenta, che forse senza quell'acqua maledetta, lei sarebbe ancora viva». Si alza il Bollettieri, direttore generale e senatore dc: «Faremo un'indagine, una vera indagine».

Il dossier continua. Delegato di Montalone, delegato di Galbiate, delegato di Torino, delegata di Messina. Questa ultima dice: «Ci avete mandati via come cani malati; in poche ore abbiamo dovuto sloggiare, dopo che per oltre due anni avevamo fatto segnalazioni, rapporti, proteste senza essere ascoltati». Già; la casa di Messina, da due anni smottava verso la montagna, ma nessuno ha mai mosso un dito, finché il pericolo è stato tale che le autorità hanno dato ordine di sgombero immediato. Gli anziani, (di cui 75 malati) si sono trovati praticamente, in strada nel volgere di poche ore, chi in famiglia, chi in un edificio di fortuna, prestato dalla Curia, mal ridotto e del tutto malfatto, dove restano pressoché accampati.

Michelini, più di ottant'anni, legge ora al microfono il suo intervento. E' un militante del movimento operaio, sulla breccia da più di sessant'anni: «e ancora sono qua», ci dice sorridendo con dolcezza. Sta nella casa di Pesaro. «Non parlo con senso di risentimento, ma per sola sete di giustizia». Enumera con lucidità, carenze e disfunzioni, ingiustizie e sperperi. Qualcuno del consiglio di amministrazione ascolta confuso questo vecchio che sta impartendo una lezione di dignità e di coraggio: «Ricordiamo, signori, che se fra noi, molti non si sono riscattati dal timore della sferza del padrone, vi sono tanti altri che hanno sacrificato tutta una vita per raggiungere e portare avanti quella democrazia a cui tutto il mondo civile è teso. Chiediamo rispetto».

«Propongo di cambiare nome all'ente — dice poi un altro al microfono — Meglio: Opera Nazionale Pensionati Indignati». Altri novantadue interventi non possono essere letti, per mancanza di tempo. Un convegno così, meglio chiuderlo in fretta.

Maria R. Calderoni