

L'Italia nella morsa del grande freddo



Per il gelo e i ritardi Roma Termini, paralisi e caos

Migliaia di persone accampate in sala d'attesa e lasciate senza informazioni - Funzionano soltanto le stazioni Ostiense e Tiburtina - Incredibile lentezza negli interventi: sugli scambi gelati si è lavorato solo dopo un giorno e mezzo

ROMA - Caos. A quasi 48 ore di distanza i primi fiocchi di neve su Roma, la stazione Termini è ancora semiparalizzata. La città è quasi del tutto isolata dal punto di vista ferroviario. Sta tornando molto lentamente alla normalità l'aeroporto di Fiumicino. Ma i treni non circolano. O ne circolano pochissimi, col contagocce. «Assolutamente inconcepibile» è stata definita questa situazione dalla Federazione trasporti della CGIL in una nota durissima. Ed in effetti a Termini si sta rasentando l'assurdo.

migliata nelle sale d'attesa, famiglie intere bloccate. Ed anche gente a cui, dopo decine di ore passate a caccia di una qualche notizia che nessuno fornisce, si fa saltare i nervi. I funzionari, i responsabili della stazione sono prestri d'assalto. Dalle 24 di domenica alle 14.15 di ieri sono partiti solo sei treni e ne sono arrivati undici.

dubbio vero, è assolutamente eccezionale che in questa città dal clima sempre piuttosto benevolo si registrino (come è successo ieri mattina all'aeroporto dell'Urbe) otto gradi sotto zero. Ma con il freddo hanno completato anche altri fattori. Alcuni del tutto fortuiti (ieri notte da un quarto all'una fino alle 7.30 della mattina è mancata la corrente elettrica sempre a causa delle pessime condizioni del tempo). Altri, invece, addebitabili all'imprevisione e al pressapochismo.

nel dirigere gli scambi con un pulsante. L'altro giorno invece, sono scesi giù tra i binari e hanno fatto quello che hanno potuto insieme a quelle decine di spaltatori messi a disposizione dal Comune che però, ovviamente, non sapevano da che parte cominciare. Ma per far funzionare, a mano, tutti i meccanismi necessari a far entrare o a far uscire un treno ci vogliono mediamente un paio d'ore: i ritardi sono diventati presto da record. Nella mattina di ieri sono arrivati anche i militari ed hanno cominciato a fare quello che doveva essere fatto fin dall'inizio: scongelare con le fiamme l'olio degli scambi. Sembra lapalissiano, ma ci sono volute decine di ore prima che si cominciò. E comunque a far questo lavoro, con delle bombole di gas e una minuscola fiamma, c'erano meno di un centinaio di persone tra ragazzi del Genio e dipendenti di Termini.

pendenti di Termini. Solo nel pomeriggio le ferrovie hanno fatto arrivare un «carro-riscaldato», un locomotore che spruzza vapore caldo sui deviatori e che dovrebbe — dicono i responsabili della stazione — avviare la situazione gradatamente alla normalità. Gradatamente perché ormai è tutto ingolfato, probabilmente ci vorranno un paio di giorni per riavere condizioni accettabili. Se non nevica ancora.

Il ministero dei Trasporti, intanto, ha deciso di escludere Termini dal traffico nazionale istruendo tutti i treni a lungo percorso sulle stazioni Tiburtina e Ostiense; la stazione centrale di Roma funzionerà solo per il traffico internazionale (se ce la farà). Sempre il ministero fa sapere — soltanto ora — che l'attuale apparato elettrico di manovra degli scambi sarà quanto prima rinnovato.

Daniele Martini



ROMA - La stazione con i pullman a disposizione dei viaggiatori in sostituzione di alcuni treni

Tutti sotto zero Gravi danni all'agricoltura

Dopo la nevicata, una micidiale gelata - Due morti - Si teme che siano compromesse molte coltivazioni - Bestiame senza foraggio

ROMA - Un uomo di 80 anni morto assiderato a Fagnano, vicino Pontedera, una donna è deceduta — un'altra è rimasta ferita — per il crollo del solaio dovuto allo scoppio della termocaulata a Forcella, frazione di Teramo, perché l'acqua si è gelata nelle tubature. Danni incalcolabili, ma gravissimi alle colture e gli allevamenti rimasti privi di mangimi e di foraggio. Le più colpite sono ancora una volta le zone più povere di questa nostra Italia: il Mezzogiorno. Ma anche in Toscana, in Liguria e nelle regioni del nord si stanno vivendo giorni terribili.

Da segnalare l'urgentissimo intervento delle strutture nazionali e regionali della Protezione civile e degli uffici pubblici chiesto dalla legge delle Cooperative, impegno che deve essere rivolto principalmente all'accertamento dei danni agli impianti produttivi e alle produzioni zootecniche e ortofloricole per adottare le necessarie misure pubbliche per il sostegno alla ripresa produttiva. Un intervento specifico — dice la Lega — si rende necessario per approvigionamento di mangimi rischiano di provocare danni ai nostri allevamenti. Il gelo, infine, sta distruggendo l'orticoltura e compromette anche quella in serra.

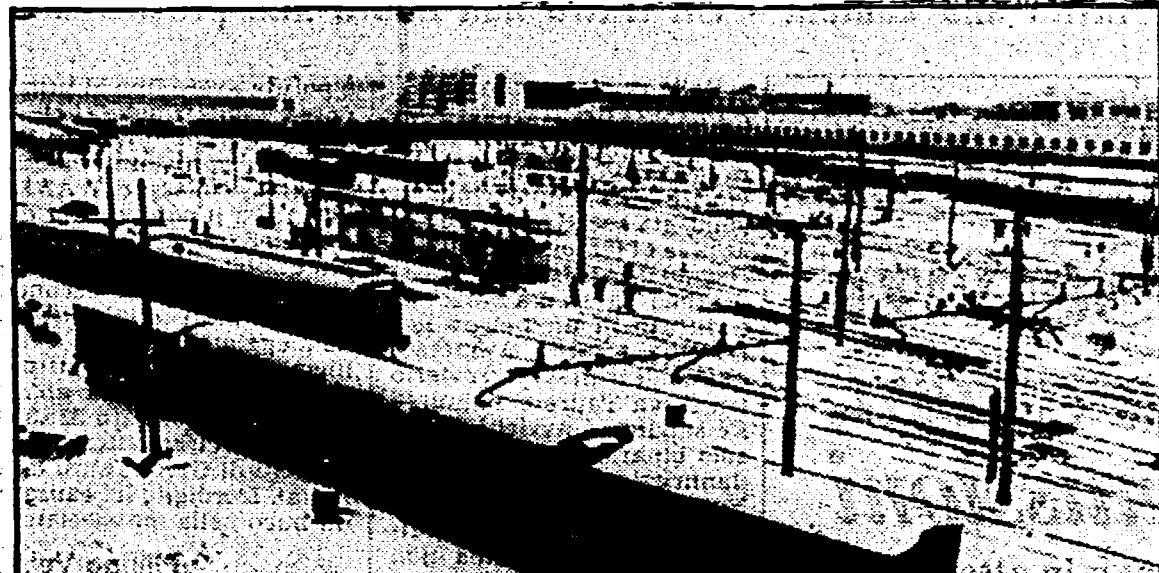
Nonostante il nord abbia registrato record storici nella riviera di Ponente; la gelata, seguita alla nevicata di sabato, ha distrutto intere coltivazioni di carciofi, margherite, anemoni, ranuncoli, gladioli, papaveri all'aperto. «Sono andate in rovina — dice la Concoltivatori di Sanremo — anche le coltivazioni sottovetro, ma non riscalda-

sceso ieri a meno 32 nella zona attorno a Tarvisio. Difficoltà anche a Trieste per la bora che soffia a 50 all'ora. Nel Trentino l'unico provvedimento è stato quello di portare da 14 a 18 ore la fascia giornaliera di riscaldamento nelle abitazioni private e negli uffici. Nonostante ciò alcune persone sono state ricoverate nell'ospedale di Trento con artrosi di congelamento agli arti. Il gelo e il freddo non hanno però impedito ad un gruppo di ibernisti di fare il quotidiano bagno al Lido di Venezia.

Non eccezionali i disagi in Lombardia e Emilia Romagna dove è stato però reso obbligatorio l'uso di catene per chi transita nelle strade alpine o appenniniche. L'oscurità di Parma — ubi cato in aperta campagna — ha registrato la notte scorsa -21 gradi.

Difficoltà in Toscana, soprattutto in provincia di Siena. Grossi lastroni di ghiaccio coprono la città e le strade d'accesso. Per il gelo sono state chiuse le cave di marmo sulle Apuane, in provincia di Massa Carrara, dove il termometro registra i 7 gradi sotto zero. Freddo record anche a Firenze: ieri mattina la colonna di mercurio è scesa a meno 6. In città, comunque, la situazione è sotto controllo e la maggior parte delle strade è ripulita. A Firenze alcune scuole sono rimaste chiuse. Alle saline di Volterra, fino a ieri pomeriggio, solo alcuni comuni della Toscana avevano richiesto l'invio di grossi quantitativi di sale. Da altre regioni nessuna richiesta.

Era già accaduto: per evitarlo basta poco



ROMA - Disagi per il traffico ferroviario a causa della neve e del ghiaccio sui binari

Il «blocco» della stazione Termini di Roma e dell'intero sviluppo dei raccordi ferroviari nella zona della capitale, costituisce purtroppo uno dei tanti fatti sorprendenti che si stanno verificando nel nostro Paese, presentandosi nei momenti critici, così da recare pesanti danni e seri problemi. Il meccanismo dell'avvenimento è veramente banale: una nevicata ed un brusco abbassamento di temperatura, eventi tra l'altro comuni non solo nell'Italia settentrionale, ma anche in Italia centrale e meridionale. Un evento del genere, che in un'area ferroviaria non è certo un'eccezione né preoccupante: le ferrovie funzionano anche in mezzo alle bufera di neve in Siberia, in Canada, in Svezia, e non è raro che anche nei Paesi meno freddi e meno settentrionali, tempeste di neve si abbattano sui nodi ferroviari e sulle linee.

problema classico, che ha trovato la sua soluzione all'inizio del secolo, soprattutto con semplici dispositivi elettrici, a resistenza scaldata, dai quali sono nati perfino gli scambi delle tramvie urbane. Per un cittadino milanese o torinese, l'immagine di uno scambio «che fuma» in una giornata nevoosa o molto fredda, è un'immagine del tutto familiare. Il «fumo» altro non è che vapor d'acqua, che risulta dal riscaldamento di neve, neviscio o ghiaccio, che vengono «sciolti» da parte dell'elemento riscaldante dello scambio.

canza. A suo tempo non si è deciso di prescrivere le scialuppe di salvataggio sulle navi in base alle statistiche dei naufragi; ma in base al pericolo e al danno che può derivare, anche in casi rari, dalla mancanza dell'imbarcazione di salvataggio.

L'intervento di questi «soccorritori» civili e militari è stato tempestivo, nonostante abbiano dovuto lavorare in condizioni gravosissime. Di quando in quando, si è visto che non ha coordinato l'intervento, se il blocco degli scambi non ha provocato danni e disagi maggiori, o addirittura vittime.

Ma il tema rimane. Fra tre giorni, fra una settimana, un mese, un anno, la situazione si può ripresentare tale e quale, e migliaia di viaggiatori possono rimanere bloccati in condizioni precarie e in privo di pericoli, in attesa di squadre di soccorso che evocano immagini del secolo passato.

Paolo Sassi

Stazioni di Roma, terra promessa per i viaggiatori

Da Pisa, con la sensazione di non poter arrivare mai

Proteste e succhi di frutta Da Napoli col rapido «904»

Da Milano, 20 ore al buio al freddo, senza notizie

ROMA - Appunti di un viaggio strano, allucinante. Prendiamo il treno in corsa alle 15 e 30 alla stazione di Pisa. Aspettavamo quello previsto per le 15 e 47, ma ne approfittiamo. Troviamo posto e un viaggiatore subito informa: «È il 609, è partito da Torino alle 9 e 27. È in ritardo. Ha superato l'ora. Peggio che non fa un rapido, senz'altro Signorile rimborserebbe il biglietto. Ma forse Signorile entro domani se rispetterà i patti, dovrà mandare in malora l'amministrazione delle ferrovie. Roma pare sia bloccata dalla neve». Un operaio di Napoli racconta le sue preoccupazioni. È andato a trovare la fidanzata a Torino e deve essere al lavoro alle quattro del mattino.

nato e mia sorella che aspettava in un convento. Una signora romana espone con vigore: «È impossibile che sia la neve a Roma, guardate fuori dai finestrini. Non c'è neve. E poi io conosco Roma». Siamo a Ladispoli. Lunga fermata. La gente ripercorre il treno, attraverso il vagonetto letto dei francesi, visibilmente eccitati. L'altoparlante ripete ad intervalli un brevissimo, inquietante messaggio: «La corsa è assicurata fino a Ponte Galeria». Ci guardiamo costernati: «Che cosa vuol dire? Signor controllore dobbiamo scendere, cerca un altro mezzo?». Il controllore allarga le braccia. Qualcuno vorrebbe un panino, una bibita, ma la carrozza addebita al bar-ristoro ha dichiarato forfait. Non c'è più nulla. Tutto consumato.

Stiamo a Ponte Galeria e sono le 21 e 20. Un gruppo di inglesi chiede: «Che cosa è Ponte Galeria?». Nessuno sa rispondere. Fuori c'è un silenzio di tomba. Nella notte si vede un treno sui binari accanto che fa manovra. È vuoto e porta i cartelli «Taranto-Roma». Sembra un fantasma. Qualcuno a piedi tra la neve ripercorre i binari, raggiunge la stazione più vicina: «Non c'è nulla, neanche un telefono». Ora c'è un po' di panico. Il controllore continua ad allargare le braccia. Ma ecco, un breve scossone, una voce che corre di carrozza in carrozza: «Arriva fino alla stazione di Trastevere». Il «609», arranca ma ce la fa. Ecco la stazione di Trastevere. Sette ore da Pisa a Roma. Sono le 22.30. Tutti fuori di corsa, a cercare un taxi. C'è un solo. «Fuori servizio» risponde il conducente. Nuovo panico: soli a Trastevere in mezzo alla neve, di notte. Ma ecco gli autobus comunali funzionanti. L'operaio di Napoli resta lì a pensare al suo tormentato amore torinese. Via, verso Ponte Milvio.

Bruno Ugolini

ROMA - «A Latina, a Latina». Latina è la stazione promessa a noi tutti del rapido 904 (già, quello della strage...) in viaggio da dieci ore. Siamo partiti da Napoli alle 13, con qualche minuto di ritardo, diretti a Roma. «Arriviamo con la neve!» si diceva la gente. Ma la neve la vedremo solo quattordici ore dopo, alle porte di Roma. Prima, solo freddo e stazioni e stazioni, incastri in una specie di domino dove un treno segue quell'altro e tutti si spostano da una stazione all'altra. Il tragitto è velocissimo. Le fermate eterne. L'altoparlante è monotono: «Avverse condizioni atmosferiche...». Ma perché ci hanno fatto partire? chiede la gente. Già perché? Per ore e ore si starà stipati in un treno sovraffollato senza sapere se e quando e dove si arriverà. Finché c'è luce si sbuccia nella campagna per vedere il flagello, la neve. Solo tracce ad Aversa, poi più nulla. Minuto sono le 17: un vento gelido sigilla il treno. Ironizzano gli emigranti su un'Europa ferroviaria che vive con la neve otto mesi all'anno. Inizia la caccia al gettone. E al telefono: ogni stazione ha file bibliche si formano nei bar davanti alle cabine. Se qualcuno non risponde dall'altra parte del filo per più di un minuto si caccia via il gettone che era finalmente riuscito a mettere assieme gettone e telefono. A Sezze Romano sono le 10 di sera. C'è la luna e per molte carrozze è l'unica luce. Stando fermi o per guasti che nessuno riparerà speriscono illuminazione e riscaldamento. Adesso è veramente dura. Ci sentiamo abbandonati. Un numero da spostare in avanti ogni ora. Alle radio, lo speaker annuncia che Signorile invita il personale dei treni ad assistere i viaggiatori. Un controllore allora passa con una busta di latte gelato e un po' di panettoni quasi obbligando i bambini a bere e a mangiare. Finisce tutto alla carrozza 23. Ovviamente i bar attorno sono chiusi. Alle 23 siamo sempre a

Sezze. La gente passa dall'ironia alla protesta. A farne le spese è un magnifico dirigente del movimento che grida «chiamo i carabinieri». Che non arrivano. Poi, trilla il telefono e finalmente può gridare: «A Latina, vi mando subito a Latina dove vi accoglieranno con i rifornimenti». Corsa al treno, sorrisi.

Dieci minuti e siamo a Latina. Nell'atrio della stazione i rifornimenti, e i carabinieri guardano due poliziotti che in piedi su cassette di plastica distribuiscono ad ogni passeggero un succo di frutta (gelato) e una brioche confezionata di marca sconosciuta. E tutto per migliaia di persone, molte al freddo da ore. Non c'è possibilità di telefonare se non da un albergo di fronte alla stazione. Non ci sono autobus né di linea né militari. Non ci sono coperte. Comincia l'assedio dell'ufficio movimento della stazione. «Non siamo attrezzati per la neve, qui è Sud», ripetono polizia e ferrovieri. La gente preme, obbliga ogni cinque minuti il maledetto ferroviere a telefonare ad un'impresaria centrale. Un computer lampeggia in verde i nomi dei treni bloccati. Serve solo a ricordare quanti siamo. Una spagna di neve spazza via tecnologie vecchie e nuove. Anche qui, dopo più di un'ora l'annuncio «si parte». Ci fermeremo ancora a Pomezia, Camporeale, Torricola. A Torricola, dieci chilometri da Roma, si sta per fare ore. Non viene riparamentato neppure qui l'ufficio movimento della stazione. È l'unica luce accesa. Nel gruppo di noi che protestiamo precipita un signore con doppio petto blu bottoni oro e papillon: «Dobbiamo bruciare le carrozze?», chiede agitando due enormi mani davanti all'impotente capotreno. Poi il telefono squilla. Dopo venti minuti alle 3.30 di notte saremo in Tiburtina. Gli altri proseguiranno per Milano.

Romeo Bassoli

ROMA - Domenica 6 gennaio ore 23.20. Siamo in viaggio da 20 ore. Siamo fermi da 14.50. Quasi nove ore di ritardo. Ma non è ancora finita. Siamo sull'espresso numero 705, che è diventato la somma di quattro treni, cioè di sei stessosi più tre convogli soppressi lungo la via.

no male. Intanto le scorte dei bar si esauriscono, persino l'acqua scarseggia e le batterie del convoglio, quando ci si ferma (per un'ora o due), non reggono: manca la luce, il riscaldamento si spegne. Comunque da qui non si capisce nulla. Forse i telegiornali stanno parlando di no, ma noi non lo sappiamo. Non sappiamo se ci hanno abbandonato o se stanno preparando dei mezzi alternativi. Non sappiamo nulla perché ogni informazione bisogna andarsela a cercare dai capitazione, gli altoparlanti non parlano, il personale viaggiante non passa, o quando passa non sa cosa dire, dice cose che vengono smentite subito.

abbiamo toccato. Solo una incredibile compagnia di ragazzi romani ha ancora la forza di cantare, di scherzare: altra età, altro spirito.

Severio Paffurni