

Massimo Franchi

**BINARI** letali

Anno nero: un incidente grave al mese le tragedie dell'Euronight e quella dei pendolari della Torino-Cuneo. Il 2 dicembre deraglia il Reggio-Torino: alla guida un «praticante»

Mentre Lunardi si fa bello con l'Alta velocità i treni regionali e quelli delle tratte meridionali sono allo sfascio. Tagli alla manutenzione ordinaria, gli investimenti di Trenitalia crollati di 5 milioni

**ROMA** Un incidente grave al mese. Per non parlare di quelli sfiorati, mancati per un pelo, dei quali non si ha notizia. E solo la fortuna e la bravura dei macchinisti hanno evitato che ci scappasse la tragedia. Il 2004 delle ferrovie italiane è stato un anno nero: deragliamenti, treni in corsa senza conducente, vite spezzate su binari sempre più insicuri. «Merito» degli investimenti di Trenitalia, che colpiscono soprattutto la manutenzione della rete: nel 2003 dei 7 miliardi spesi solo 1,2 sono stati destinati al materiale rotabile, ben 3,5 erano per l'Alta velocità. Molto più scintillante per tv e giornali che non la messa in sicurezza - silenziosa - delle tratte percorse dai pendolari. Per il nuovo anno anche peggio: a Lunardi delle ferrovie non importa niente, lo dimostra l'ultima finanziaria. Per il 2005 c'è un taglio di 1 milione di euro dei trasferimenti a Rfi e in più gli investimenti già previsti per il triennio 2005-2007 sono stati differiti, passando da 14,8 milioni a 9,8 milioni di euro.

# Italia 2004: il pericolo corre sul treno

**La scia.** Il filotto tragico degli incidenti 2004 parte subito, il 9 gennaio, con un treno che per la rottura dell'impianto frenante ha percorso da solo 25 chilometri da Calalzo a Castellavazzo (Belluno) fermandosi solo perché a un certo punto la «strada» s'è messa in salita e sono riusciti a intervenire i vigili del fuoco. «Meglio» ha fatto il 15 ottobre il locomotore partito da Longobardi (Calabria) con il macchinista scivolato improvvisamente fuori dal mezzo. Dopo un centinaio di chilometri tra Calabria, Basilicata e Campania la corsa impazzita si è fermata a Rutino. Fanno meno sorridere gli incidenti più gravi, come quello del 20 marzo vicino alla stazione di Stresa (Verbania). Si sono scontrati due Euronight che procedevano però in direzione opposta sulla Roma-Milano-Parigi. L'ultima carrozza del convoglio diretto in Francia deraglia poco dopo Stresa proprio mentre sorraggiunge l'altro treno. La carrozza viene investita dalla motrice e nell'incidente muore una anziana donna francese, 37 i feriti. Meno di due mesi e il signor Luigi Bisio di Libarna (Alessandria) si vede entrare in casa la motrice dell'Interregionale 2050 Torino-Livorno. La locomotiva è deragliata, a causa della velocità si è impennata e ha sfondato il muro della casa mentre tutti i vagoni sono usciti dai binari e si sono piegati su un lato. In quel momento è sorraggiunto in senso opposto una motrice che ne trascina un'altra. Il bilancio: un morto e 37 feriti.

**L'incubo dei pendolari.** L'incidente più grave dell'anno però è del 13 settembre. Terrore e morte si abbattano su un convoglio di pendolari, un Taf (treno ad alta frequentazione a due piani) sulla Torino-Cuneo, pieno di studenti ai primi giorni di scuola, di operai e impiegati in viaggio da casa al posto di lavoro. Il treno deraglia poco dopo le 7 del mattino a Madonna dell'Olmo. Dopo l'uscita dai binari la corsa è proseguita per 500 metri, prima che il treno si schiantasse sulla massicciata: due donne sono morte sul

Vagoni che si infilano dentro le case, convogli impazziti senza guida che seminano il panico per centinaia di chilometri

**Genova**

Incastrati tra le porte mentre il vagone parte: salvati per un soffio

**ROMA** Fra i tanti incidenti passati sotto silenzio e che potevano trasformarsi in tragedia, c'è quello accaduto a Genova il 16 dicembre. Attorno alle 8,30, sul treno Intercity per Milano in partenza dal binario 17 della stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe, un ragazzo di 17 anni rimane incastrato nella porta dell'ultima vettura di coda. Il giovane, originario di Belluno, è rimasto con la parte inferiore del corpo all'interno del treno, la testa ed il tronco fuori. Gli agenti della Polfer sono stati i primi ad accorgersi della situazione e immediatamente sono intervenuti, mentre il treno avanzava a velocità ancora limitata verso la galleria uscita dalla stazione, distante circa 200 metri. Il sovrintendente Alberto Gollo, genovese di 34 anni, è riuscito a spingere il ragazzo dentro alla vettura con tutto il corpo. Lo strattone ha però fatto bloccare la porta d'improvviso, cosicché Gollo è rimasto a sua volta incastrato per un braccio. L'uomo, in servizio presso la Polfer di Genova, è stato trascinato per circa ottanta metri, fino a quando un passeggero non ha bloccato la marcia tirando il freno di emergenza. L'uomo è uscito quasi del tutto incolume, grazie alla prontezza di due colleghi che lo hanno sostenuto, correndo a loro volta dietro al convoglio, mentre era incastrato. Il sovrintendente se l'è cavata con un'ematoma, illeso del tutto anche il ragazzo.

m.fr.



L'incidente ferroviario avvenuto lo scorso 2 dicembre a Palagianello vicino Taranto

## «Tagliano su noi macchinisti, e si torna al 1938»

Rfi vuole la guida unica. «Da matti: in due qualche incidente si riesce ad evitare, da soli è molto più pericoloso»

**ROMA** Una «nuova» tecnologia dal tetro nome («uomo morto») a servizio della sicurezza dei nostri treni. Rfi (Rete ferroviaria italiana) ha deciso di estendere la pratica del «macchinista unico», sostituendo il secondo con il cosiddetto sistema Vacma (acronimo dal francese «veille automatique controle par maintien d'appui»). In pratica - così funziona - si tratta di una sirena che suona ogni 55 secondi a cui il macchinista deve rispondere lasciando il piede con il quale costantemente spinge un pedale allo scopo di dimostrare di essere vigile. Facile e - a sentire Rfi - efficace e sicuro. La «novità» in realtà è un sistema risalente all'anteguerra, già usato in Italia durante l'epoca fascista. Il crescente utilizzo dell'«uomo morto» va di pari passo con il progressivo taglio del numero dei macchinisti in organico, che entro il 2007 caleranno di oltre 2070 unità, dopo che dalla fine degli anni '80 a oggi sono passati da 225 a oltre 90 mila.

Contro il progetto di Rfi si battono i macchinisti dell'Orsa. «Il Vacma è lo stesso usato fino al 1938, solo un po' più aggiornato - spiega Savio Galvani, coordinatore nazionale Orsa - . Quel che bisogna ricordare è che il

sistema del doppio macchinista è il motivo principale per cui le ferrovie italiane sono tra le più sicure al mondo. Finora la nostra protesta ha impedito a Rfi di introdurre il macchinista unico tranne che per pochi treni regionali. Ora - continua Galvani - l'introduzione generalizzata del Vacma è la premessa per estendere il macchinista unico. Anche perché a fine 2005 non arriveranno più i fondi statali per la gestione delle tratte non attrezzate e Rfi vuole recuperare quei soldi tagliando sul costo del lavoro in vista della liberalizzazione del 2007».

E con quella «frontiera» alle viste, si imbrocca dritti la via della deregulation e delle sue conseguenze, più o meno evitabili. «Rfi sta promuovendo l'assunzione di macchinisti part time - spiega ancora Galvani - che lavorano pochi mesi l'anno senza una formazione degna di questo nome. Molti di noi si sono rifiutati di salire sui treni da soli, ma l'azienda li ha multati intimidendoli. Stiamo facendo una grossa battaglia legale con gli arbitri. Di tutto questo - conclude Galvani - vogliamo informare i viaggiatori perché sappiano che la nostra protesta è per la loro sicurezza».

Ma l'«uomo morto» che tanto spaventa chi sul treno lavora, rimane un mistero per i viaggiatori. Che spesso vengono letteralmente salvati per miracolo da scontri o deragliamenti spaventosi. «La differenza fra doppio macchinista e agente unico l'ho vissuta sulla mia pelle - racconta Luigi, macchinista dal 1979 - . A gennaio un camion è rimasto incastrato tra i binari ad un passaggio a livello prima di Turio, sulla Crotona-Sibari. Io e il mio «socio» (così si chiamano fra di loro i macchinisti, ndr) viaggiavamo a 120 all'ora e avevamo segnale verde. Io non ho visto niente, se non ci fosse stato lui ad accorgersi del camion e ad azionare la frenatura rapida non sarei qua a raccontare quello che è successo. L'impatto è stato a 40 all'ora mentre noi siamo corsi nella prima carrozza. Non ci siamo fatti niente, ma se fossimo rimasti nella motrice saremmo morti».

L'agente unico per ora è limitato ai treni regionali. Su questi convogli al posto del secondo macchinista viaggia il capotreno che ha però la responsabilità di controllare tutte le carrozze. «Viaggiare con loro è completamente diverso da avere di fianco il proprio

socio con cui c'era un'affinità e una conoscenza reciproca che dava sicurezza - spiega Marco, macchinista riminese in ferrovia dal 1982 - . Soprattutto quelli assunti da poco non conoscono le regole della circolazione perché non sono stati formati per questo. Sono costretti a stare lì con noi ma hanno tanto altro da fare e pensare. Noi poi ora dobbiamo combattere con un doppio sistema di sicurezza - continua Marco - assieme all'«uomo morto» abbiamo il sistema di ripetizione segnali. E capita spesso di confondere la campanella del Vacma con quella per il riconoscimento di un segnale, con il risultato che il treno va in frenatura e bisogna sbloccare il sistema. Tutto questo non c'entra niente con la sicurezza, fa solo fare confusione e causa ritardo al treno».

Nella riunione nazionale della scorsa settimana l'Orsa ha deciso un pacchetto di scioperi di 72 ore nel primo semestre del 2005, la creazione di comitati di lotta contro il Vacma fra iscritti e non, e altri volantini nelle grandi stazioni italiane già nei prossimi giorni.

m.fr.

colpo, una trentina i feriti. **Precari alla guida.** Se il nord ovest è stata la zona più colpita, è il sud che ha il primato del numero degli incidenti. Qui l'Alta velocità non arriverà e le tratte sono quasi tutte a binario unico e così rimarranno certamente per tanti anni ancora. La manutenzione è quasi nulla e capita che a condurre un treno venga messo un macchinista «praticante», da poco assunto per la carenza di conducenti. Come a Bari, il 2 dicembre scorso, su un treno merci che non ha rispettato un semaforo rosso ed ha tamponato le ultime carrozze dell'Espresso Reggio Calabria-Torino, facendone finire tre in una scarpata. Risultato: 78 feriti, solo uno dei quali grave un 16enne al quale è stato amputato un braccio. L'ultimo incidente di rilievo è di appena qualche giorno fa fra Napoli e Benevento. Il deragliamento di un locomotore ha provocato l'interruzione del traffico per molte ore, causando disagio per chi si sposta per le vacanze natalizie.

**L'abbandono dei treni regionali.** Si è trattato quasi esclusivamente di treni regionali o merci, quelli su cui si è abbattuta la mannaia dei tagli alla manutenzione di Rfi (Rete ferroviaria italiana, società dell'ex Fs che gestisce le linee). E la realtà regionale quella più a rischio sicurezza - sottolinea Franco Raffaldini, responsabile Trasporti dei Ds - . La manutenzione su materiale rotabile e linee elettriche è molto carente e i disservizi sono all'ordine del giorno per i milioni di pendolari. Molte Regioni hanno messo delle penali o non vogliono pagare per il mancato rispetto da parte di Rfi dei contratti di servizio. In futuro - continua Raffaldini - «andrà sempre peggio, perché l'Alta velocità a parte, a Lunardi delle ferrovie non importa niente come dimostra l'ultima finanziaria. Per il 2005 c'è un taglio di 1 milione di euro dei trasferimenti a Rfi e in più gli investimenti già previsti per il triennio 2005-2007 sono stati differiti, passando da 14,8 milioni a 9,8 milioni di euro».

**Allarme manutenzione.** La manutenzione della rete e dei treni è l'argomento più dibattuto da lavoratori e sindacati. Nel 2003 dei 7 miliardi di investimenti di Trenitalia solo 1,2 erano destinati al materiale rotabile, ben 3,5 erano per l'Alta velocità. «Il problema di base è che abbiamo treni vecchi - conferma Franco Nasso, segretario nazionale della Filt Cgil - e non ci sono risorse per sostituirli. Questo problema è strettamente collegato con la sicurezza e l'alto numero di disservizi. In più le tecnologie di sicurezza più moderne non sono state ancora installate su gran parte della rete e la manutenzione, soprattutto quella a basso contenuto professionale, è ormai appaltata fuori dall'azienda, con forti ripercussioni sulla sua qualità».

Rfi non rispetta molti contratti di servizio Raffaldini (Ds): «Andrà sempre peggio, per il 2005 sparito 1 milione di euro»

Per ricevere le notizie de l'Unità sul tuo telefonino, manda un SMS al 482501 e scrivi: unita si sarai aggiornato in tempo reale sui fatti più importanti della giornata Ora anche per i clienti Vodafone!

per disattivare, manda un SMS al 482501 e scrivi unita no info su operatori e costi SMS (max 16 cent) su www.unita.it