

Oreste Pivetta

**MILANO** Così anche l'Italia ha conosciuto ai primi di gennaio la sua piccola catastrofe ambientale: quattordici morti non sono migliaia di annegati, soffocati, massacrati del maremoto asiatico, ma straziano per la vicinanza, che è prossimità in tutti i sensi, di chilometri e abitudini. Quattordici morti di casa nostra non solo perché viaggiavano alla periferia di Bologna, ma anche perché li sentiamo vicini in un gesto comune: viaggiare su un treno italiano una mattina qualsiasi per raggiungere un lavoro o un amico o un luogo di vacanza. Per giunta un viaggio probabilmente breve e probabilmente di poco conto, ripetitivo, con la sicurezza e la tranquillità che appunto la ripetizione consente, su una linea non proprio di prima importanza, una linea di campagna, su un interregionale, seduti sulla plastica un po' sudicia, cercando un bagno decente e respirando l'aria secca del riscaldamento difettoso.

**Incubo tratte secondarie.** Scusate se per dire di quattordici morti si comincia dalle toilette sporche e dai sedili unti che lasciano rimpiangere quelli di legno, terza classe, di mezzo secolo fa. Le carrozze degli interregionali non sono così vecchie. Risalgono generalmente all'inizio del decennio scorso. Ma si sono consumate alla svelta perché la pulizia in appalto ai privati non è mai stata accurata e perché probabilmente i materiali non erano proprio dei migliori. Provate a ripetere: manutenzione scarsa e mezzi scadenti. Si capirà perché viaggiare in Italia è un rischio soprattutto quando si scelgono le tratte meno importanti e meno veloci, i percorsi secondari o quelli dei pendolari. Fa miglior effetto discutere di Alta Velocità che di passaggi a livello o di posti a sedere su un treno a binario unico. La Tav è subito visibile politica. Anche in questo caso, dalle parti di Bologna per andare a Verona, a Crevalcore, si viaggia a binario unico, nella grande pianura padana, dove montagne o burroni non fanno ostacolo al raddoppio. Siamo ormai nel 2005, ma il binario unico è Ottocento. Fa pensare alle origini o magari al dopoguerra, quando l'Italia tornava alla vita. Ci informano che per tratte successive si lavora al raddoppio e che il 2008 dovrebbe essere tutto pronto. Ritardi non si escludono. Per colpa dei finanziamenti. Anche le ferrovie soffrono i tagli di Siniscalco: la finanziaria differisce gli investimenti già decisi per il periodo 2005-2007, mentre i trasferimenti alle ferrovie «calano» di un milione di euro.

**Spot e priorità.** Il governo delle «grandi opere» ovviamente non ha tempo d'occuparsi dei binari unici. Un Ponte sullo Stretto resterebbe, probabilmente, a futura e illimitata memoria. L'ingegnere del doppio binario è destinato all'anonimato. Persino Gianfranco Micciché, viceministro per il Mezzogiorno, ha riconosciuto però che il Ponte non è prioritario (si è ri-



La pagina de l'Unità dello scorso 27 dicembre

## Ferrovie oggi: vecchie carrozze binari dell'800

messo in linea il giorno dopo). A dimostrare quanto fosse urgente il doppio binario a Crevalcore sono anche i morti di ieri, che si aggiungono ai morti di Cuneo, di Stresa, di Rometta Maree, di Colle Isarco (più i feriti di un anno nero: decine e decine).

**Occhio al look.** Per rispetto della

modernità le vecchie ferrovie del stato si sono messe le minigonne. Qualche variazione di colore, molto marketing, persino i prezzi scontatissimi sull'esempio delle linee aeree, low cost da ferrovia (un euro per andare a Roma). Molto frastuono intorno all'Alta Velocità, al cosiddetto Corridoio Cinque,

## LA STRAGE sul binario unico

Il governo delle «grandi opere» preferisce il Ponte sullo Stretto lasciandoci i binari unici le carrozze vecchie e i semafori guasti

Pochi soldi, investimenti tagliati Soprattutto manca una strategia Si risparmia sui dipendenti inseguendo la chimera del «privato»

Vigili del Fuoco impegnati a recuperare i corpi delle vittime e dei feriti nel groviglio di lamiera

Benvenuti/Ansa



### le tratte pericolose

#### • PALERMO-MESSINA

A parte la linea Bologna-Verona sono molte le tratte italiane ancora a binario unico, soprattutto al sud. A partire dalla Palermo-Messina, come l'autostrada appena inaugurata da Berlusconi. Un grave incidente è avvenuto proprio su questa tratta il 20 luglio 2002 a Rometta in Sicilia, quando la Freccia della Laguna deragliò con 8 morti e 30 feriti. L'inchiesta della Procura di Messina ha portato a 6

indagati cui sono contestati i reati di disastro colposo, omicidio colposo e lesioni colpose. Per l'accertamento delle responsabilità bisognerà aspettare, ma una cosa è certa: in quel tratto di rete era in corso una manutenzione straordinaria appaltata ad una ditta esterna, la Epositiva Spa. Nonostante le promesse di raddoppio fatte da Lunardi all'indomani dell'incidente le cose rimangono ancora così.

#### • LINEA ADRIATICA

Dopo Pescara verso la Puglia una delle linee più importanti dell'intera rete italiana è desolatamente a binario unico. Anche qui gli incidenti sono stati molti e l'ultimo a novembre ha fatto notizia per il fatto che alla guida del treno c'era un macchinista apprendista.

#### • NODI CITTADINI

Nonostante lo strapotere del trasporto

su gomma, negli ultimi anni le grandi città hanno visto un grande aumento del traffico. Napoli, Milano, Roma, Palermo, Bologna sono nodi dove il «traffico» è decuplicato. Quasi tutte le tratte usate dai pendolari sono a binario unico e gli incidenti sono aumentati in proporzione. Su questi treni l'uso del macchinista unico è dominante e si aspetta l'arrivo dell'Alta Velocità per liberare i binari di molte tratte per destinarli a questo tipo di treni.

# Tagliano sui macchinisti. E si torna al 1938

Dal doppio conducente all'«uomo morto». I sindacati: «Dal 2005 niente più fondi statali, l'azienda si rifà sul costo del lavoro»

**ROMA** L'introduzione del macchinista unico è di circa un anno fa. Da quando Rfi e Trenitalia hanno messo in soffitta il doppio conducente, vanto delle ferrovie italiane e ragione principale del primato nella sicurezza sui nostri binari. A sostituire il secondo macchinista sui treni regionali e interregionali fino a sei vagoni c'è il capotreno che oltre ad essere alla guida continua ad avere la responsabilità su tutto il convoglio. Il cambiamento è accompagnato dall'introduzione di una «nuova» tecnologia dal tetro nome («uomo morto»). Il secondo macchinista è sostituito dal cosiddetto sistema Vacma (acronimo dal francese «veille automatique controle par maintien d'appui»). In pratica 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 i treni regionali. Ora l'introduzione generalizzata del Vacma è la premessa per esten-

dere il macchinista unico. Anche perché a fine 2005 non arriveranno più i fondi statali per la gestione delle tratte non attrezzate e l'azienda vuole recuperare quei soldi tagliando sul costo del lavoro in vista della liberalizzazione del 2007». E con quella «frontiera» alle viste, si imbecca 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 sappiamo che la nostra protesta è per la loro sicurezza». Dopo l'incidente di ieri 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 degli nelle grandi stazioni italiane già nei prossimi giorni.

m.fr.

Il ministro prova a «scaricare» sul centrosinistra. Il responsabile economico Ds: «Da destra, a parti invertite, avrebbero parlato di sciaccallaggio»

## Bersani contro Lunardi: «L'unica patente che merita è di irresponsabile»

Giuseppe Caruso

**MILANO** Il ministro Lunardi si dimostra all'altezza dell'esecutivo di cui fa parte e per difendersi dalle accuse che gli piovono addosso da più parti, scarica le responsabilità sui passati governi di sinistra. Da destra, a parti invertite, lo avrebbero definito sciaccallaggio. Per Lunardi invece c'è solo la patente di «irresponsabile».

«Sono molto addolorato per quanto accaduto» ha spiegato il ministro delle Infrastrutture «ma non è vero che dal 2001 il governo ha investito solo sull'Alta velocità, dimenticandosi del resto. Abbiamo lavorato anche sull'ammodernamento e il potenziamento delle rete ferroviaria esistente. Vorrei ricordare come questo governo ha fatto della sicurezza, sia stradale che ferroviaria, una delle grandi questioni della sua azione».

Quindi, forse perché le scuse addotte sembravano poco convincenti, parte l'affondo: «Il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona è inserito nella Legge Obiettivo, i relativi progetti sono approvati e già stanziati tutti i finanziamenti previsti. La linea Bologna-Verona è importantissima perché fa parte del Corridoio 1; tuttavia in passato i governi di sinistra hanno rallentato il potenziamento delle reti i cui fondi sono stati invece sbloccati grazie all'intervento della legge Obiettivo».

Il responsabile economia della segreteria ds ed ex ministro, Pierluigi Bersani, risponde al ministro, sottolineando come «anche di fronte alle tragedie Lunardi non esita a tirare in ballo i governi di sinistra. Come tutti sanno, dopo il blocco dei primi anni novanta, i lavori per il raddoppio della Bologna-Verona furono riavviati a partire dal 1999, in anni cioè ben precedenti alla legge obiettivo».

«Dispiace davvero, in un momento così drammatico» prosegue Bersani «essere costretti a precisazioni in seguito a parole irresponsabili alle quali purtroppo siamo ormai abituati».

Il vicepresidente dei deputati della margherita, Renzo Lusetti, chiede invece al ministro di venire con urgenza a riferi-

re alle camere sullo scontro ferroviario: «Si tratta di una catastrofe immane, di cui bisogna immediatamente verificare eventuali responsabilità, senza aspettare oltre. Il dolore per questo drammatico incidente si mescola già in queste ore alla ricerca delle cause che hanno portato a una simile catastrofe. Il governo venga in parlamento a dare gli elementi informativi di cui è in possesso».

«Troppe ancora le linee a binario unico» continua Lusetti «come quella in cui si è verificata questa strage. Troppi i ritardi e i punti interrogativi per non pretendere immediatamente chiarimenti dal governo. È un giorno di lutto nazionale che non può e non deve mai più ripetersi».