

Segue dalla prima

Quello che non c'è ancora, ma che si vede e quasi si tocca con mano nel dvd che gli esperti di comunicazione della spa «Stretto di Messina» hanno spedito alle redazioni di tutta Italia sbagliando clamorosamente i tempi.

Carta carbone

Ma questo non conta, perché *Il Ponte* (*The Bridge*), è l'Ottava meraviglia, la più grande delle grandi opere che Silvio Berlusconi annunciò agli italiani una sera di dicembre di quattro anni fa. Il salotto era quello di *Porta a Porta*, dove c'era pure la lavagna con tanto di cartine e mappe delle varie regioni italiane miracolate dalla fantasia del Cavaliere e dall'ingegno dell'uomo che con la vittoria del Polo sull'Ulivo rutelliano salì ai vertici del ministero delle Infrastrutture: l'ingegner Pietro Lunardi.

Quelle cartine, rivela oggi un altro ingegnere, Ivan Cicconi, che ha scritto un libro dal titolo *Le grandi opere del Cavaliere* (Edizioni Koiné, euro 15), erano identiche a quelle preparate dal ministro Neri Nesi per i suoi progetti, «tanto che il giorno dopo nelle segreterie la convinzione di tutti era che qualcuno avesse "passato" quel piano al tecnico presente a quella teleconferenza e presentato dal Cavaliere come testimonial per le grandi opere».

Carti messaggi

Il dvd dei miracoli mostra immagini tridimensionali nelle quali si intrecciano, fino a fondersi in una realtà che non c'è, filmati veri delle due sponde con immagini virtuali del Ponte che, forse, verrà. Le campane che congiungeranno Villa San Giovanni e Ganzirri, le corsie con le macchine che vanno nelle due direzioni e in mezzo un treno velocissimo. Nel mare blu di Scilla e Cariddi una nave che fende veloce le onde.

Cose già viste nei sussidiari degli anni Cinquanta. Il tutto accompagnato da frasi che sono il festival dell'ovvio. «Da sempre il ponte è un mezzo che mette in contatto le comunità tra di loro... Ogni ponte è un'opera a sé...». Parole che forse piaceranno al ministro, uomo dagli slogan semplici e dirompenti. «Con la mafia bisogna imparare a convivere», disse al suo esordio. La gente non capì, la mafia sì. E cominciò a papparsi la torta delle grandi opere.

Affari e piloni di cartone

Autostrada Salerno-Reggio: nella tratta campana fa affari la camorra, in quella calabrese la 'ndrangheta. Quando qualche sindacalista (è accaduto al segretario della Cgil di Saler-

Nella propaganda del ministro un'Italia di opere che non ci sono e di vie di comunicazione puramente di carta

”

LA STRAGE sul binario unico

Un dvd curato dagli esperti di comunicazione della spa «Stretto di Messina» sbaglia clamorosamente i tempi della distribuzione visto che coincide col disastro di Crevalcore

L'opera mostra immagini tridimensionali nelle quali si intrecciano, in una realtà che non c'è, filmati veri delle due sponde con zoomate virtuali del Ponte

Lunardi, «grandi opere» in formato virtuale

Il ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi

chi l'ha visto**LA «MISSION» DI CATANIA**

Abituato per cultura personale e per consuetudine professionale ad assumersi le responsabilità pubbliche che competono a un grande manager e capo d'azienda, Elio Catania ci ha sorpreso perché, forse per la prima volta nella sua lunga e prestigiosa carriera, è scomparso. Davanti alla tragedia di Crevalcore, il presidente delle Ferrovie dello Stato non s'è fatto vivo. Non abbiamo visto la sua faccia in tv, non abbiamo sentito o letto interviste. Niente. Ci si poteva attendere almeno una parola da chi parla di «core business», di «mission» e di «efficientamento».

Invece, nulla. Strano questo silenzio da parte di un manager che dopo aver trascorso una vita all'Ibm, la leggendaria Big Blue simbolo del trionfante capitalismo americano, dovrebbe aver appreso perfettamente il valore delle responsabilità pubbliche e della trasparenza dei comportamenti, soprattutto nei momenti di difficoltà, di chi governa aziende importanti come sono le Ferrovie. Ci deve essere qualche cosa che non va, forse un virus, che accompagna gli ex manager dell'Ibm quando una volta abbandonata la grande impresa americana si prestano al «servizio del Paese», ovviamente, e assumono grandi incarichi. Catania doveva diventare ministro del governo Berlusconi, ma poi venne superato in corsa dal collega Lucio Stanca, anch'egli un ex capo Ibm, che per la verità non ha fin qui brillato nella compagine ministeriale. Ma Berlusconi si è ricordato di Catania quando si è liberato un bel posto di potere, com'è la presidenza delle Ferrovie. Un ruolo importante, ma che non porta solo rose e fiori. Come dimostra la strage di Crevalcore. Coraggio presidente Catania, dica qualcosa.



Dall'Italia virtuale a quella reale. Luglio 2002, altri binari unici, altri disastri, altri morti. Rometta Marea (Messina) la «Freccia della Laguna», un treno-lumaca

destinato a trasportare i siciliani addirittura in Veneto (ma il viaggio dura 20 ore) deraglia e uccide otto persone. La tragedia mette a nudo la realtà della Sicilia ferroviaria: per andare da Messina a Palermo (212 chilometri) ci vogliono tre ore, quando va bene; due terzi della rete ferroviaria sicula sono a binario unico. Come ai tempi dei Borboni. Il futuro a binario unico

Intanto, sul dvd si vede sfrecciare un «Eurostar» con dentro una bella donna intenta a leggere. E estate ma la signora non ha caldo, c'è l'aria condizionata.

La «Freccia della Laguna»

deragliata a Rometta Marina era un vecchio e malandato «Espresso» senza aria condizionata, si viaggiava - e si viaggia in Sicilia - con i finestrini aperti.

Italia dei trasporti reale e Italia virtuale, quale delle due andrà a raccontare il ministro Lunardi alle Commissioni trasporti di Camera e Senato?

Lo hanno convocato per dopodomani per sapere di quei 17 morti tra Bologna e Verona, del binario unico, dei sistemi d'allarme che non ci sono e se ci sono non funzionano, dei vagoni vecchi e di una linea che, giurano i ferrovieri, «era più sicura cinquant'anni fa».

Enrico Fierro

Ora dovrà rispondere al Parlamento dei 17 morti del treno e rendere conto delle «sue» ferrovie da terzo mondo

”

Uno stop «di meno» e l'incidente è servito

La denuncia dell'Orsa: «Fino a cinque anni fa i treni su binario unico avevano l'obbligo di fermarsi»

BOLOGNA Una tragica modifica ai tempi di scambio ha provocato la strage. La stazione di Bolognina, vicino a Crevalcore, in prossimità della quale si sono scontrati venerdì i due convogli, venne modificata cinque-sei anni fa in modo da accorciare i tempi di stop dei treni che si incrociavano in prossimità del by-pass. Se non ci fosse stato quella modifica, l'incidente avrebbe potuto essere evitato. A sostenerlo è Savio Galvani, macchinista e coordinatore nazionale dell'Orsa, il sindacato autonomo che punta il dito su quella che considera la più acuta delle criticità della linea Bologna-Verona: la convergenza degli itinerari.

I 115 chilometri di linea che vanno da Verona a Bologna infatti sono a binario unico. Quando due treni si incrociano, arrivando da direzioni opposte, uno dei due viene deviato su un binario di attesa (di deviazione). Solo quando il

convoglio con precedenza è passato, l'altro può immettersi di nuovo sulla linea principale. Se si osservano infatti i binari a Bolognina, si nota che dalla linea principale si staccano le rotaie di deviazione che formano una sorta di parentesi attaccata alla linea retta della ferrovia. Sono tre i segnali che precedono lo scambio di Bolognina e sono speculari per le due direzioni: l'avviso, dopo circa 1200 metri la protezione (prima dell'inizio del raddoppiamento del binario), infine la partenza (che precede, sulla linea principale, l'ingresso in deviazione per chi arriva dalla direzione opposta e per chi è sulla deviazione la reimmissione sulla linea).

Fino a cinque-sei anni fa, per Galvani, alla stazione di Bolognina entrambi i convogli in arrivo su «itinerari convergenti» avevano l'obbligo di fermarsi ai segnali di protezione, cioè prima dell'ini-

zio della linea di deviazione. Una volta che entrambi erano fermi, chi doveva attendere si immetteva sulla deviazione, mentre l'altro convoglio passava.

«Poi però è stato modificato l'assetto dei binari - spiega - lo scambio che immette sulla deviazione è stato arretrato di alcune decine di metri rispetto alla partenza del treno che arriva in direzione opposta. Così la distanza è diventata superiore ai 50 metri. Questo allungamento consente di evitare lo stop alla protezione, e far marciare i treni in contemporanea: chi ha la precedenza si trova davanti prima un avviso verde-giallo, poi una protezione giallo-rossa, infine una partenza rossa che gli dice che si deve fermare».

«Nel frattempo - spiega ancora Savio Galvani - chi si deve immettere sulla deviazione ha trovato il medesimo avviso giallo-verde, e dopo la protezione

giallo-rossa si immette sul binario secondario e si ferma alla partenza (rossa) che trova alla fine della deviazione. Lì si ferma e attende il verde per ritornare sulla linea principale».

Questa contemporaneità significa però che se il treno che corre sulla linea principale non vede il segnale giallo-rosso, la protezione, arriva alla partenza (il rosso) in corsa, e ha solo 70 metri per tentare di frenare prima di superare lo scambio su cui si dovrebbe immettere il treno che arriva in direzione opposta. «Il macchinista dell'interregionale era lucido, ha azionato il freno di emergenza. Se il rosso fosse stato alla protezione e non alla fermata avrebbe avuto un chilometro e mezzo per frenare. L'incidente si poteva evitare. La modifica della stazione di Bolognina fa risparmiare ai convogli il tempo di una frenata: 2-3 minuti».

I ragazzi dell'O.R.So, di cui faceva parte anche il ragazzo ucciso nel 2003: «Nessun cortocircuito». E in Lombardia è allarme per gli assalti neofascisti

Milano, incendiato il centro sociale di «Dax»

Giuseppe Caruso

MILANO Dopo il morto ammazzato, le fiamme. Non c'è pace per il centro sociale milanese O.R.So, zona sud della città, lo stesso frequentato da Davide Cesare, per tutti «Dax», ucciso a coltellate nel marzo del 2003 durante un raid fascista. Questa volta l'attacco al centro sociale è stato portato di notte, come sostengono i militanti del centro stesso, in un comunicato. Secondo la loro versione, che cita la testimonianza di un vicino, gli attentatori intorno alle 4 avrebbero scavalcato il muro sollevando la recinzione di filo spinato

situata sul retro dello stabile. Si sarebbero poi introdotti nei locali interni, appiccando il fuoco in più punti. È stata distrutta, riferiscono sempre i ragazzi dell'O.R.So, gran parte del magazzino e del bar, alcune bandiere sono state strappate e sul posto è stata rinvenuta una mazzetta da 4 Kg. I carabinieri intervenuti sul posto parlano invece di incendio dovuto ad un corto circuito, ma la versione delle forze dell'ordine viene duramente contestata dai militanti del centro devastato dalle fiamme.

«La ricostruzione fornita dai carabinieri e diffusa da alcune agenzie di stampa» affermano «parla di incendio causato da un corto circuito

nonostante i fatti contraddicano in toto questa ipotesi: ad esempio i focolai sono stati individuati in zone non collegate tra di loro. Si tratta dell'ennesimo tentativo di falsificare i fatti mascherando la matrice politica dell'avvenimento, negando l'evidenza di una violenta recrudescenza dello squadrismo fascista».

Il fatto più preoccupante è l'aumento degli attacchi ai centri sociali ed alle persone che li abitano segnalati in tutta la Lombardia a partire da questa estate. A Bergamo, a Pavia ed nei centri sociali Conchetta, Vittoria e Cantiere si sono verificati attacchi da parte dei elementi che si ispirano al nazifascismo. Addirittura nel caso

degli accoltellamenti di due militanti del centro sociale Conchetta e dell'attacco al Vittoria vennero individuati alcuni responsabili, senza che però venisse dato un seguito penale al riconoscimento.

Graziella Mascia, vicepresidente di Prc alla Camera ed autrice di una interrogazione sulla vicenda, chiede «soprattutto chiarezza. È necessario fare luce su possibili dubbi e dinamiche, con nettezza e responsabilità. In questi mesi, in Lombardia ed a Milano in particolare, sono stati compiuti atti gravi, segno evidente di un clima di tensione che dalla pura propaganda ideologica dell'estremismo di destra si trasforma in violenza politi-

ca e come tale deve essere considerata, senza mistificazioni». «Verso i luoghi in cui agisce il conflitto sociale» continua la Mascia «ed intorno al movimento si è creato un clima intimidatorio che si esprime con azioni di violenza nei confronti dei suoi esponenti. Tutto questo a due anni dall'assassinio di Davide Cesare».

Forza Italia, per bocca dell'assessore alla Sicurezza e periferie di Milano, Guido Manca, non ha saputo invece resistere nel definire l'O.R.So. «un centro di cultura eversiva e antidemocratica, balzato purtroppo più volte alla ribalta della cronaca per fatti violenti e criminosi». Subiti, non certo commessi.

**EMERGENZA ASIA
AIUTIAMOLI
ORA!**

Conto corrente postale n. **84930007**
intestato a **Movimondo Onlus**
Via di Vigna Fabbrì, 39 - 00179 Roma

Conto corrente bancario n. **500200**
intestato a **Movimondo Onlus**
c/o Banca Popolare Etica
Abi: 05018 Cab: 03200 Cin: F

Causale del versamento: **Emergenza e ricostruzione Asia**



INFORMAZIONI 848.58.58.00 OPPURE 800.766.902

www.dsonline.it www.movimondo.org www.unita.it