

Giuseppe Caruso

LO SFASCIO delle ferrovie

Blocco della linea alla stazione di Vittuone, nell'hinterland milanese per il sovraffollamento delle carrozze Trenitalia costretta a sopprimere 20 treni

Studenti e impiegati seduti sui binari inferociti per le condizioni di viaggio quotidiane: «Stufi di essere trattati come bestie, ora basta»

Sit-in di pendolari, treno bloccato

Vagoni pieni come uova: i passeggeri arrabbiati fermano il convoglio da Novara verso Milano

MILANO «Siamo stufi di essere trattati come bestie, adesso basta». E scatta un blocco spontaneo della linea ferroviaria. La rabbia dei passeggeri della stazione di Vittuone, popolare centro dell'hinterland milanese, esplose all'improvviso in una grigia mattina quando il treno che dovrebbe portarli a Milano si presenta alle 7.40 «pieno come un uovo». L'ennesima beffa subita da Trenitalia questa volta però non fila via liscia e la rabbia porta ad un'occupazione dei binari, in entrambi i sensi di marcia, messo in atto dai pendolari esasperati e inferociti. È la spia di una situazione che rischia di esplodere sul fronte del trasporto ferroviario in Lombardia. Troppo il livore accumulato da anni nei confronti delle ferrovie statali che offrono un servizio «da terzo mondo», dicono sempre i pendolari. Il blocco durerà per ben quattro ore.

Freddo cane o gelo. Valerio, 22 anni, studente al Politecnico di Milano, spiega che «la norma qui a Vittuone è quella di vedere arrivare treni stracarichi, con temperature insopportabili all'interno delle carrozze. Alle volte fa un freddo cane, in altre occasioni invece c'è un caldo insopportabile. Ci trattano come bestie, adesso basta». Inoltre da quando è entrato in funzione il nuovo passante ferroviario, per quella tratta transitano molti treni, troppi, e basta che uno di questi accumuli un piccolo ritardo per far arrivare fuori orario tutti gli altri convogli.

Il blocco messo in atto a Vittuone, sulla linea Milano-Torino, ha portato alla soppressione di venti treni, tre devianti (tra cui il Milano-Parigi con un ritardo di un'ora).

Trenitalia ha organizzato 27 autobus da e verso Torino. Dalla stazione di Milano Centrale sono partiti 15 autobus diretti a Torino, in alcuni casi erano previste fermate. Dalla stazione di Porta Garibaldi sono partiti sei autobus verso Novara e altri sei sono partiti da Novara per

Porta Garibaldi. Duemila circa i passeggeri che non hanno potuto prendere il treno e che sono stati portati a destinazione con il collegamento

sostitutivo. **Decoro cercasi.** «Se abbiamo creato problemi a qualcuno, chiediamo scusa» ha detto Alessandro

Pelegatta, studente e componente dell'associazione pendolari della Milano-Novara, «ma purtroppo, di fronte a un servizio da terzo mon-

do, questa mattina abbiamo preso la decisione di reagire e l'unico modo per farlo era quello di occupare i binari. Se il servizio che Trenitalia continuerà ad offrirci non raggiungerà livelli di qualità decorosi, non escludiamo di attuare in futuro altre forme di protesta dello stesso tipo».

«Quando abbiamo visto arrivare il treno ci è sembrato un sogno» spiega ancora Alessandro «aveva solo due minuti di ritardo, contro i 45 accumulati ieri. Il sogno è svanito quando abbiamo contato le carrozze: erano sei, con 426 posti a sedere, vale a dire 150 in meno rispetto al normale. I vagoni erano già stracolmi e nessuno, dico nessuno, di noi è riuscito a salire. Così abbiamo occupato i binari».

Trattativa sui binari. Tutti in piedi davanti al treno, gli utenti della linea hanno chiesto un incontro con i dirigenti di Trenitalia e Rfi. Maurizio Galli per la regione Lombardia, Marco Carpani per Trenitalia e Giacomo Argento per Rfi, sono arrivati alla stazione di Vittuone alle 10 e mezza. La trattativa è avvenuta al freddo, visto che i viaggiatori si sono rifiutati di abbandonare i binari prima di aver ottenuto «risultati concreti». Una vittoria i pendolari l'hanno già portata a casa: come da richiesta, da domani il treno successivo al regionale 10657 (con partenza alle 7.39 da Novara) tornerà a effettuare fermate a Treiate, Corbeta e Vittuone. Entro la fine di gennaio, poi, le stesse fermate saranno ripristinate anche per il treno in partenza alle 18.02 da Milano e diretto a Novara, mentre non si esclude che, da febbraio, vengano introdotti nelle ore di punta convogli a due piani. Non era meglio pensarci prima?



Blocco di un treno ieri a Vittuone per la manifestazione di protesta dei pendolari

Francesco Corradini/Tamtam

«Sicurezza? Ma se non ci puliscono nemmeno il parabrezza»

In viaggio con i macchinisti sulla Verona-Modena tra locomotive che cadono a pezzi, binari senza sistemi di allarme e burocrazia

DALL'INVIATO Michele Sartori

VERONA Strano che nessun extracomunitario abbia ancora pensato a piazzarsi con spazzolone e secchio d'acqua in testa alle stazioni. «Un euro per farci pulire il parabrezza glielo sganceremo volentieri tutti», ghigna il macchinista. Il vetro della cabina di guida è piccolo, umido, rigato di sporco. Il tergicristallo di sinistra, fermo a mezza corsa; quello di destra, volato via. Poco male: «Tanto non li usiamo quasi mai». Perché? «A farli andare, spalmano sul vetro il grasso nebulizzato che scende dalla lubrificazione del pantografo. Dopo, è peggio di prima». Si sistema meglio sulla poltrona di guida, il macchinista: un contorcimento complicato, di sedere, perché i piedi non possono staccarsi dalla pedana - scatterebbe l'allarme dell'«uomo morto»: poi si vedrà cos'è - e lo spazio è minimo, lui che è alto deve stare seduto un po' di sghebro, disassarsi di una ventina di gradi col tronco, e poi piegare in senso opposto la testa per tornare a vedere dritto. La poltrona di guida è una sedia come quelle che usano i taxisti d'estate, un intreccio aereo, elastico ed artigianale, di fili di nylon.

Queste locomotive, o pilotine, anni settanta-ottanta, ancora diffusissime, mai rottamate, figurarsi, sono come le vecchie Fiat, dei muli, gran motori, ma nessuna comodità per chi guida, e un po' di ruggine qua e là, ergonomia zero, spifferi da tutte le parti, scuotimento di lamiera, su tutto l'ululato del motore elettrico. Anche il resto dell'organizzazione scricchiola, sulle piccole cose, che poi sono spesso le più importanti. «Cosa ci vuole a pulire un parabrezza? Basterebbe una telefonata al deposito. No: bisogna fare richiesta scritta di intervento del "pulitore di vetri", su apposito modulo». È per questo che i ferrovieri girano con quei valigioni neri. Ci tengono la modulistica, necessaria

per affrontare ogni caso della vita. «Una volta, di notte, mi si è spiccicato sui vetri un rapace notturno. Tra piume e sangue non ci vedevo più. Alla prima fermata in una stazione ho chiesto un pulitore. Parevo uno che cercasse rogne. Ma come, ma dai... Mi sono rifiutato di ripartire. Dopo trentacinque minuti esatti di sosta qualcuno ha trovato lo spazzolone...».

Un po' di su e giù sulla Verona-Modena. È una linea importante, non solo di pendolari, ci passano treni europei, come sulla Bologna-Verona del disastro. Percorsi quasi paralleli, e gemelli. Anche questa, poco dopo essere uscita da Verona, diventa a binario unico. Pure qui manca ogni sistema di rilevamento e sicurezza automatici. Si va «a vista», affidandosi ai semafori. Spesso c'è il nebbione. È un rettilineo infinito, si può anche correre, fino a 140 all'ora. Ha un pregio, fa nord-sud, sud-nord, evita albe e tramonti sparati negli occhi. «Uno non ci pensa: ma col sole basso in faccia, basta una leggera foschia, o il parabrezza unto, per non distinguere il colore dei segnali». Neanche con gli occhiali da sole? «Quelli sono proibiti. Chi li usa è multato».

C'è un controllore unico del traffico, a Verona. Sul suo splendido quadro di controllo, un presepio elettronico, «vede» tutti i treni in movimento. Anche questa, però, è una visuale limitata. Può sapere solo quando un



Lavori sulla linea ferroviaria Bologna-Verona a Crevalcore

convoglio passa una stazione. Capisce che quel treno si trova all'interno di una tratta, non in quale punto esatto - nelle linee a sicurezza automatica c'è invece un rilevamento ogni 1350 metri. Comunica via semafori. In casi eccezionali, col telefonino. Ogni macchinista e capotreno ha il suo telefonino di servizio. All'inizio, per risparmiare, erano forniti con una batteria superslim, durava niente. Primo rimedio: seconda batteria in dotazione. Secondo rimedio: nuovi telefonini. Il risparmio è diventato spesa in

più. Funziona, il telefonino? La linea è tutta coperta dai ripetitori Tim? «Questa sì. Altre meno. Ci sono punti con problemi di ricezione, verso Venezia ad esempio, attorno al Garda dove i binari vanno in trincea. E in quasi tutte le gallerie il segnale cade». Toh, proprio nei punti più pericolosi.

Si capisce, alla fine si torna sempre all'occhio, al semaforo. Oggi è una giornata luminosa, segue un imbrunire leggermente fosco, i semafori brillano da lontano. Con la nebbia?

«Quando è fitta, ma fitta-fitta, li vedi a una cinquantina di metri». Un soffio, e sei passato. I semafori vanno in coppia, uno preannuncia l'altro, se il primo è giallo devi cominciare a frenare perché il successivo, millecento metri dopo, sarà rosso. Capitano semafori rotti? «Rarissimamente. Un po' più spesso, semafori coperti da rami d'albero. Non c'è più manutenzione accurata. Ho scritto fior di rapporti, per segnalare segnali soffocati dalla vegetazione».

Tùmp, tu-tùmp, il treno va verso

Modena, tranquillo, non prende mai troppa velocità perché si ferma ad ogni stazione. Ne sfilano diciassette, da un capolinea all'altro, e una dozzina sono «impresenziati»: non c'è personale ferroviario. Solo grandi, brillanti monitor che annunciano come un sol schermo: «Monitor fuori servizio». A Mantova si incrocia la linea della bassa padana, la cucina povera della Milano-Venezia, o della Milano-Bologna. Piccoli treni, con «automotrici leggere», elettriche o a gasolio, attendono di partire verso paesi laterali. Il povero interregionale fa un figurone, a fianco del trenino per Monselice: ha la motrice spellata, una cabina microscopica, i soliti parabrezza di guida sporchi, i tergicristalli in strane posizioni asimmetriche.

L'interregionale riparte. Nella «pilotina» di testa, col macchinista, c'è il capotreno. Il macchinista è una figura sempre più centrale, ma sempre più solitaria. Risparmi... Una volta erano due. Adesso, tra le 5 del mattino e mezzanotte, sui convogli in cui la motrice è accessibile dalle carrozze, è da solo. Il capotreno «deve» stare con lui, ma «può» assentarsi per controllare le biglietti in momenti tranquilli. Non sembrano regole limpide. «Il capotreno ha una provvigione sui biglietti che fa durante la marcia. Ha un certo interesse ad assentarsi». Meglio che le coppie siano affiatate. Quattro occhi

vedono meglio di due. «Comunque il capotreno non ha l'occhio allenato. Una volta, per buona regola, il secondo macchinista ti ripeteva automaticamente i segnali in vista: guardate che è giallo, è rosso... Adesso capita che passi un segnale, ti viene un dubbio, chiedi: com'era? E il capotreno: «orpo, non l'ho visto. Oppure ti tuba...». E in questi casi di dubbio, che fate? «Si frena comunque. E poi si controlla bene il semaforo successivo». Essere in coppia dovrebbe aiutare anche a stare svegli. «I servizi peggiori sono quelli che iniziano all'alba. Le prime ore sei bene sveglio. Dopo, e specialmente se nella pausa hai pranzato, un po' di abbiocco ti prende. Allora chiacchierare aiuta...». Non ha molti altri trucchi per restare all'erta, il macchinista. «Apri il finestrino per una sventagliata di aria fresca. Canti. Mastichi un pocket-coffee. Una volta ti alzavi in piedi per sgranchirti. Adesso, con l'uomo morto, questo non lo puoi fare più».

Rieccolo, l'«uomo morto». È una pedana basculante, che il macchinista deve tenere costantemente premuta coi piedi. Ogni 55 secondi, ad un segnale sonoro, la rilascia e torna a premerla. Se non lo fa al momento giusto, o se stacca i piedi prima, succede il finimondo, squallano allarmi e il treno si arresta automaticamente. Dovrebbe servire, naturalmente, a tener sveglio il conducente, ad impedire catastrofi nel caso abbia un malore. I macchinisti non vogliono saperne. «Invece è una tortura in più. Distrae, deraglia l'attenzione, la distoglie dall'esterno e la concentra verso l'interno della cabina. Non aumenta la vigilanza: impari ad azionarlo automaticamente anche negli stati di sonno-veglia, ci sono fior di ricerche mediche. La garanzia per la sicurezza è una sola, il sistema di ripetizione lungo la linea, col blocco automatico del convoglio se non rispetti un segnale». Qua non c'è. Sulla maggior parte della rete non c'è.

«L'unico sistema sicuro è quello di ripetizione del segnale». Non c'è qui e nemmeno su gran parte della rete

rai tv

«Report» torna sul treno: Gabanelli: «Servizio pubblico»



ROMA «Tutto il mondo, quasi sempre a ragione, dà contro la Rai. Questa volta l'azienda ha avuto coraggio ricordandosi di dover essere servizio pubblico». Milena Gabanelli è «piacevolmente sorpresa» dalla decisione di rimandare in onda questa sera su RaiTre alle 22,35 l'inchiesta «Puntuale come un treno», proposta dal suo Report il 7 ottobre 2003. Con l'andazzo che tira in Rai non si sarebbe mai aspettata di poter replicare un servizio che denuncia la poca sicurezza delle ferrovie a pochi giorni dalla strage di Crevalcore. In più proprio da quella inchiesta è partita una causa con cui Trenitalia chiede alla Rai, alla stessa Gabanelli e agli autori dell'inchiesta, Giovanna Corsetti e Sandro Tomà, ben 26 milioni di euro di danni. Trenitalia poi usò le immagini anche per licenziare 4 ferrovieri,

accusati di aver lasciato salire sui locomotori le telecamere. «Il fatto di mandare in onda il servizio su cui pende una richiesta di oltre 50 miliardi di lire - spiega Gabanelli - è un riconoscimento del nostro lavoro e di come quelle immagini facciano diventare l'incidente di Bologna una strage annunciata. L'idea di riproporre è arrivata dal direttore di rete Ruffini che ci appoggiò completamente in tutta la vicenda giudiziaria». E Cattaneo? «Incredibile ma vero, pare che questa volta il direttore generale sia d'accordo. La trasmissione dovrebbe poi mostrare immagini di una nuova inchiesta che Report sta preparando. L'autore, Tomà, aveva interpellato proprio in questi giorni il presidente del comitato dei pendolari della Bologna-Verona che denunciava come quella linea a binario unico fosse insufficiente per un passaggio di treni così numerosi e come segnali e sistemi di sicurezza fossero obsoleti».

m.fr.

Capitreno in assemblea («Adesso abbiamo paura»)

BOLOGNA Da oggi saliranno sui treni con le coccarde nere, in segno di lutto per il tragico disastro ferroviario di crevalcore (17 morti). Ma se fosse per loro, i capitreno, il cosiddetto «personale di bordo», su quei convogli non ci salirebbero proprio. «Perché ormai venire a lavorare è come giocare alla roulette russa - si sfoga Nicola, capitreno da 20 anni - questa è una cosa inaccettabile e a molti di noi sta togliendo il sonno». In due parole: hanno paura. «Abbiamo paura, sì, ce l'hanno quando sono a bordo di treni, come l'interregionale Bologna-Verona, dove oltre a controllare i biglietti dei viaggiatori sono chiamati a fare anche il «secondo agente di macchina».

Macchinista suicida dopo incidente a Lavino

BOLOGNA Vittima di una profonda crisi depressiva, si è suicidato a Monteroberto di Jesi (Ancona), impiccandosi nel garage di casa, il macchinista del treno che il 27 aprile dello scorso anno era alla guida dell'interregionale 2125 che a Lavino di Mezzo, alle porte di Bologna, ebbe un incidente dovuto a un cedimento strutturale. Alberto Guerro, 51 anni, dopo quell'episodio «era caduto in depressione e non è stato più lui, eppure lo hanno fatto lavorare anche dopo l'incidente», afferma Emilio Mengarelli, sindacalista dello sma di ancona appena uscito dalla camera ardente allestita per il suo ex collega, che lascia moglie e figli.