

Andrea Bonzi

LA STRAGE sul binario unico

Condizioni di lavoro pericolose
Il sistema di controllo Vacma distrae
l'attenzione dei macchinisti: «Ma chi rifiuta
di applicarlo viene sanzionato»

Ieri protesta di 10 minuti, il 27 gennaio
riunione dei sindacati per studiare eventuali
altre azioni. Ieri a Bologna un'assemblea
autoconvocata proclama sciopero domenica

BOLOGNA Ferrovieri sul piede di guerra. Non ci stanno a continuare a lavorare su linee con sistemi di sicurezza inadeguati e a morire, insieme a tanti passeggeri, in incidenti come quello di venerdì scorso a Crevalcore. E così assemblee e riunioni per decidere le azioni con cui battere un colpo.

Per rivendicare più garanzie sulle condizioni in cui si lavora e migliori servizi per i cittadini.

La prima iniziativa già ieri: dieci minuti di stop, dalle 11.50 alle 12, nelle stazioni della linea Bologna-Verona. I sindacati, poi, si riuniranno il 27 gennaio per concordare - nell'assemblea nazionale unitaria di quadri e Rsu - ulteriori azioni di lotta.

Bologna, stazione. Ma ieri la «voce grossa» s'è levata dall'assemblea autoconvocata alla stazione di Bologna: oltre cento lavoratori Fs provenienti da tutta Italia hanno dato mandato ai Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza di indire uno sciopero nazionale di 24 ore, dalle 21 di domenica 16 gennaio alla stessa ora di lunedì 17. Iniziativa che non è stata avallata dai sindacati: non solo i confederali Cgil-Cisl-Uil ma anche le segreterie di Orsa, Sma e Ugl. L'azione di protesta è stata decisa dall'assemblea «in difesa dell'incolumità e della sicurezza di tutti i viaggiatori e i lavoratori». A Trenitalia viene chiesto di revocare le disposizioni di Rfi sulla «riduzione dei macchinisti da due a uno e l'introduzione del sistema Vacma». Il cosiddetto «uomo morto», il congegno, adottato per «tagliare» il secondo macchinista, che costringe il lavoratore a schiacciare un pedale ogni 55 secondi, per evitare che la locomotiva vada in frenata automatica.

Vivere con l'«uomo morto». L'eliminazione del Vacma è richiesta anche in un esposto presentato ieri alla Procura di Bologna dagli Rls di varie regioni, al termine di un breve dossier in cui si sottolineano i problemi e la pericolosità della linea Bologna-Verona, su cui è avvenuta la tragedia. L'«uomo morto» finisce «per distrarre ripetutamente il macchinista - spiega Savio Galvani dell'Orsa -, richiamando la sua attenzione all'interno della cabina di guida, mentre invece dovrebbe guardare fuori». Un pericolo

I lavoratori chiedono garanzie per sé e per l'incolumità dei cittadini: «Basta alla retorica dell'errore umano»

I ferrovieri: «Noi vogliamo sicurezza»

Pronte azioni di lotta se Trenitalia non darà risposte: «Dal 2000 sono morti 20 nostri colleghi»



Stazione di Milano, ieri treni fermi per 10 minuti in ricordo delle vittime di Crevalcore. Quattrom/Tamtam

Cofferati

«È un problema quotidiano non solo di binario unico»



BOLOGNA «Il problema della sicurezza va ben al di là del tema del raddoppio: esiste quotidianamente e va risolto anche su un binario solo». È il parere del sindaco di Bologna Sergio Cofferati, che s'è detto d'accordo con la richiesta di una maggiore sicurezza avanzata dai ferrovieri italiani. «Mentre si dovrebbe accelerare il raddoppio della linea - ha aggiunto Cofferati parlando della Bologna-Verona su cui è avvenuto lo scontro tra i due treni - è evidente che bisogna mettere la struttura in servizio nelle condizioni di massima sicurezza, che come si è visto, mancava». Il sindaco ha

annunciato anche che parteciperà alla cerimonia con cui venerdì, a una settimana dall'incidente, la comunità bolognese ricorderà le vittime a Crevalcore con una messa in suffragio celebrata dall'arcivescovo di Bologna, mons. Carlo Caffarra. «È importante - ha spiegato Cofferati - che la comunità si stringa attorno alle famiglie delle vittime, dia il suo conforto ai feriti e ringrazi le tantissime persone che in questi giorni hanno lavorato per contenere il dolore e cercare di dare sollievo a ciò che è stato tanto pesantemente colpito, gli affetti di tante famiglie e di tante persone».

I funerali a Finale Emilia con le maglie dei calciatori

FINALE EMILIA La maglia ufficiale di Alex Del Piero sulla bara dell'assessore allo sport di Finale Emilia Donatello Zoboli, 32 anni, grande tifoso juventino, quella di Francesco Totti sui fereti della moglie Diana Baraldini, 30 anni, e della cognata Claudia Baraldini, 36 anni, appassionata supporter romanista. Hanno avuto un momento di ricordo anche in chiave calcistica i funerali, celebrati ieri nel Duomo di Finale gremito di amici e concittadini, dei tre componenti della famiglia modenese morti venerdì nel disastro ferroviario di Crevalcore. Sulla bara di Zoboli anche un pallone con il simbolo della Juventus e le maglie della Massese e del Modena, dove il giovane assessore aveva militato e quella di Di Canio. A Sesto San Giovanni (Milano), invece, applausi e lacrime hanno accolto, il feretro di Equizio Abate, 46 anni, uno dei due macchinisti lombardi morti nell'incidente ferroviario di Crevalcore.

Otto anni fa il disastro del Pendolino «Botticelli»

PIACENZA Tra le manifestazioni in commemorazione delle vittime del disastro ferroviario del 7 gennaio a Crevalcore si segnala anche quella svoltasi a Piacenza, una data che coincide con l'ottavo anniversario di un altro disastro, il deragliamento del Pendolino «Botticelli» proveniente da Milano e uscito fuori dai binari alle porte della stazione di Piacenza. Il deragliamento di quel treno, sul quale viaggiava anche Francesco Cossiga rimasto illeso, causò la morte di otto viaggiatori, tra cui il macchinista Pasquale Sorbo la cui mamma ieri era presente alla manifestazione in stazione. «La colpa è sempre dei macchinisti - ha detto tra le lacrime la donna - Perché non provvedono a sistemare queste ferrovie e mettere le sicurezze per questi macchinisti che non hanno colpe?».

lo, dicono i ferrovieri: «Chi si è rifiutato di usarlo e ha denunciato il problema è stato sanzionato dall'azienda», continua Galvani. Lo sciopero chiede anche «il ritiro» di questi provvedimenti disciplinari e il reintegro dei quattro dipendenti licenziati dopo aver denunciato le carenze della rete alla trasmissione di Rai-Tre «Report», replicata proprio ieri.

Il sangue dei colleghi. L'ennesimo segnale ignorato dal governo e dalla dirigenza delle Ferrovie: rabbia e tristezza si mescolano nei sentimenti delle persone che gremiscono la saletta «Sirotti» della stazione di Bologna. Volti e voci che vengono dalla Campania, dal Piemonte, dal

Lazio, dalla Liguria. Per tutti, la ferita del disastro del 7 gennaio è troppo viva: «Non posso credere che Vincenzo Debiase (il macchinista dell'interregionale 2255, ndr) non abbia rispettato le regole, era molto diligente - dice, con voce rotta dal pianto, Roberto De Paolis, Rls Emilia-Romagna -. La verità è che, dal 2000, si contano 20 colleghi morti: l'altra sera mia moglie mi ha salutato come se fosse l'ultima volta che uscivo di casa».

Parla anche Ezio Gallori, ex ferroviere toscano entrato in azienda nel '57: «Non è vero che le ferrovie italiane sono le più sicure d'Europa, basta fare il rapporto tra lunghezza della rete e incidenti per scoprire che non è così». Alla riunione partecipano anche alcuni parlamentari: Paolo Cento (Verdi), Ugo Bogghetta (Rifondazione comunista) e Gianfranco Pagliarulo (Comunisti italiani). Uniti «nel dire basta alla retorica dell'errore umano» e nel pretendere «l'assunzione di responsabilità da parte del governo e dei vertici Fs».

Niente sciopero selvaggio. Non si teme che la mobilitazione di domenica - sebbene Fs abbia dichiarato di non aver ricevuto alcuna comunicazione dello sciopero - possa essere respinta in quanto non indetta con il dovuto anticipo (le ferrovie sono un servizio pubblico): al contrario degli «scioperi selvaggi» dei bus scoppiati lo scorso inverno, «noi rispettiamo la legge - sottolinea Dante De Angelis (Orsa) -. Ci rifacciamo al comma 7 dell'articolo 2 della 146/90 che prevede una deroga in caso di gravi eventi lesivi dell'incolumità pubblica e della sicurezza. I servizi minimi, comunque, saranno tutti rispettati».

Hanno paura: «L'altra sera - racconta Roberto - mia moglie mi ha salutato come fosse l'ultima volta che mi vedeva»

Manutenzione sui binari. Con 5mila operai in meno

Dal 2001 a oggi il controllo dei 16mila chilometri di binari è affidato sempre di più in appalto a ditte esterne. E queste chi le controlla?

Massimo Franchi

ROMA Esternalizzazione. Il termine dice tutto. Significa che pur di risparmiare sul costo del lavoro, Rete Ferroviaria Italiana ha lasciato la manutenzione dei 16 mila chilometri di binari di casa nostra sempre più in appalto a ditte esterne, mandando in pensione o licenziando chi per una vita aveva fatto da angelo custode a traversine, scambi e massicciate. Alla nascita (luglio 2001) Rfi contava su quasi 43 mila dipendenti di cui circa il sessanta per cento dedicato alla manutenzione. Sono bastati meno di quattro anni per ridurre il personale a poco più di 35 mila persone, mantenendo la stessa proporzione tra addetti alla circolazione (capotreni e quant'altro) e alla manutenzione. «Dati precisi non ne esistono - spiega Luciano Giovanni, della segreteria della Fit Cisl - dall'azienda non riusciamo ad avere uno straccio di numero, stessa cosa per il bilancio. È impossibile stimare quanta parte della manutenzione ordinaria delle tratte sia appaltata a ditte esterne, ma certamente è una fetta sempre più gran-

Il deragliamento vicino Messina del 2002: sarebbe stata l'azienda incaricata della manutenzione ad averlo causato

de e rilevante». La filosofia di Rfi viene riassunta dai sindacati con questo concetto: «I ferrovieri fanno il lavoro nobile, tutto il resto lo fanno gli altri». Controllare lo stato dei binari non sarà un lavoro «nobile» ma è fondamentale per la sicurezza di chi su quei binari ci viaggia. L'ultimo esempio nefasto è quello dell'incidente a Rometta Marea (provincia di Messina) del 20 luglio 2002, l'azienda che stava facendo i lavori di manutenzione (la Esposito Spa) è accusata di aver causato il deragliamento dell'Espresso Palermo-Venezia con 8 morti e 40 feriti. «Noi

non vogliamo accusare i lavoratori di queste ditte esterne di essere di serie B - continua Giovanni - È vero però che la professionalità acquisita in tanti anni di esperienza non si può inventare e la conoscenza dei binari e dei materiali è fondamentale per fare un buon lavoro. La nostra azione è tesa a recuperare all'interno dell'azienda la manutenzione ordinaria e su questo tutti i sindacati concordano perché la sicurezza deve essere la priorità assoluta e non si può risparmiare sulla pelle della gente».

Passando al materiale rotabile (loco-

motori, vagoni) la situazione non è migliore. Negli ultimi anni è sparita la storica figura del verificatore, l'addetto al controllo dei convogli prima della partenza. «La normativa prevedeva che ogni 200 chilometri i treni venissero controllati - racconta Bernardino Baldoni, di Foligno, in pensione dal 1997 - ora non si controlla quasi niente e i guasti ai locomotori e al carico dei treni merci si susseguono giorno dopo giorno. Si lavorava di giorno e di notte e i passeggeri avevano la sicurezza di viaggiare su treni sicuri. Oggi di verificatori non esistono più e tutto

il controllo è lasciato ad un solo operatore che ha altre mansioni da svolgere. A Foligno eravamo in 14, ora sono in 4. In più la ciclicità delle riparazioni è diminuita e ogni anno aumenta il chilometraggio previsto per le revisioni». Incendi, rotture ai locomotori, sono il pane quotidiano dei pendolari che si stanno stancando di una situazione insostenibile, come dimostra l'occupazione dei binari sulla Milano-Torino di martedì.

Oltre al taglio di quasi 8 mila lavoratori, la cosa più paradossale riguarda i compiti di chi è rimasto nell'organico di

Rfi nella manutenzione. Le squadre che prima giravano per le tratte controllando ogni singolo metro della rete ora passano gran parte del loro tempo come protezione e sorveglianza dei cantieri aperti dalle ditte esterne. «Anche se il lavoro di riparazione è appaltato - racconta Paolo Broccatelli, nella manutenzione dal 1995 - dobbiamo controllare che il lavoro sia fatto bene assistendo a tutte le operazioni». Paolo è orgoglioso del suo lavoro ma non può nascondere che la carenza di personale si faccia sentire. «Noi facciamo il massimo e lo facciamo bene - continua

- . Una volta a settimana usciamo per la visita di linea con i nostri carrelli. Ora siamo in 6 per squadra mentre i «vecchi» raccontano sempre che anche negli anni ottanta si era minimo in dieci». L'ex divisione infrastrutture delle Fs porta avanti da anni una politica di taglio sistematico dell'organico che, accusano i sindacati, mette a repentaglio la sicurezza, nonostante abbia alla guida proprio un ex sindacalista, Mauro Moretti, passato dalla segreteria della Fit Cgil alla carica di amministratore delegato di Rfi. «Nel maggio scorso - ricorda Luciano Giovanni - abbiamo firmato un buon contratto con Rfi. Il fulcro era proprio la riduzione delle esternalizzazioni con l'assunzione di mille nuovi lavoratori e l'aumento da 15 a 37 del numero dei cantieri meccanizzati armamento, quelli dove sono tenute le macchine operatrici pronte ad intervenire sulle linee. Eravamo molto soddisfatti della disponibilità dell'azienda a venirci incontro e a riconoscere il valore della formazione continua del personale. Bene, ad un anno di distanza possiamo dire che l'accordo è al palo e nessuno di questi punti è stato portato avanti».

I verificatori non esistono più, diminuita la ciclicità delle riparazioni, aumenta il chilometraggio per le revisioni

Foligno, la città dei ferrovieri diventa «fantasma»

FOLIGNO Una volta si sarebbe chiamata «importante nodo ferroviario». Foligno si trova infatti al bivio della Firenze-Roma e della Roma-Ancona ed è l'esempio vivente di come i tagli di personale alle ferrovie condizionano la vita di intere città. La storia del comune umbro è legata a doppia mandata allo sviluppo del trasporto su rotaia dell'inizio del secolo, e ora ai prepensionamenti e alle chiusure di stazioni e officine da parte di Trenitalia e Rfi. Una tradizione quasi centenaria nata assieme alla comparsa delle macchine a vapore che qui venivano costruite e riparate fin dall'inizio del secolo. La stazione cresceva al pari dell'aumento dei treni e della linea (la Roma-Firenze). Negli anni settanta su 54mila abitanti quasi 4mila lavoravano nelle Fs. «All'epoca si può dire - ricorda Pierluigi Mingarelli, segretario della sezione Ds - che buona parte della popolazione viveva grazie alle Fs e tutti erano fieri del loro lavoro». Il vanto di Foligno era la grande officina che costruiva e riparava treni per tutta Italia, diventata nel corso degli anni Ogr, officina grandi riparazioni. «Negli anni ottanta - continua Mingarelli - ci lavoravano 1500 persone tra tecnici e impiegati. Oggi non sono più di 700». Oltre all'officina per le riparazioni c'era quella dove si incatramavano le traversine di legno per renderle impermeabili. «Oggi hanno chiuso tutto - ricorda Bernardino Baldoni, verificatore oggi in pensione - e la fabbrica sembra una cattedrale nel deserto. Per noi la sicurezza era una priorità, poi è venuto il tempo dei tagli, noi ci siamo adeguati ma non abbiamo mai capito come si possa mettere a repentaglio la vita delle persone per risparmiare qualche soldo».

Abbonamenti 2005

	12 mesi	296 euro 6gg./Italia 254 euro 6gg./Italia 7gg./estero 574 euro Internet 132 euro
	6 mesi	153 euro 7 gg./Italia 344 euro 6gg./Italia Internet 131 euro 66 euro

Postale consegna giornaliera a domicilio
 Coupon tagliando per il ritiro della copia in edicola
 Versamento sul C/C postale n. 45407035 intestato a:
 Nuova Iniziativa Editoriale Spa, Via Benaglia, 25 - 00153 Roma
 Bonifico bancario sul C/C bancario n. 22096 della BNL, Ag. Roma-
 Corso ABI 1005 - CAB 03240 - CIN U (dall'estero Cod. Swift: BNLIITRR)
 Carta di credito Visa o Mastercard
 (seguendo le indicazioni sul nostro sito www.unita.it)
 Importante inserire nella causale se si tratta di abbonamento per
 coupon, per consegna a domicilio per posta o internet

Per informazioni sugli abbonamenti:
 Servizio clienti Sereid via Carolina Romani, 56
 20091 Bresso (MI) Tel. 02/66505065
 fax: 02/66505712 dal lunedì al venerdì
abbonamenti@unita.it

l'Unità