



Foto Omniroma

Altro che Alta velocità: «Così il governo ha ucciso le ferrovie»

Tagliati 1,2 miliardi, sicurezza al palo, linee soppresse
Slitta l'inaugurazione della Tav Roma-Napoli

di Massimo Franchi / Roma

QUESTA MATTINA un altro treno doveva passare da Roccasecca. Su un'altra tratta, certo, ma nello stesso territorio comunale a pochi chilometri dalle carcasse dei due treni regionali. Poi motivi di opportunità hanno fatto rinviare l'inaugurazione in pompa ma-

gna con Berlusconi e Lunardi a bordo per il «primo viaggio» del tratto Alta velocità Roma-Napoli. Una linea nuova, moderna, costosa, che come recita orgoglioso il comunicato di Trenitalia fa partire «l'era dell'alta velocità italiana unendo un design di grande impatto ad un alto contenuto tecnologico». In epoca di penuria economica per mandare avanti queste opere faraoniche l'unico modo era tagliare su tutto il resto: linee secondarie e sicurezza.

L'incidente di Roccasecca dimostra le disastrose condizioni in cui sono lasciate le ferrovie di casa nostra, Alta velocità a parte. Ci sono gli spot e le finte inaugurazioni e c'è la realtà. Da una parte nelle pubblicità radiofoniche si parla di stazioni che non ci sono (Matera) e di linee che non sono previste nel-

l'orario appena modificato (la tratta ad Alta velocità Roma-Napoli). Dall'altra le linee regionali soppresse, 1,2 miliardi di tagli della Finanziaria e i sistemi di sicurezza mancanti. A Roccasecca il treno Roma-Campobasso era senza il sistema di ripetizioni segnali (quello che blocca il treno se il macchinista non riconosce un segnale) con l'«uomo morto» in macchina (il sistema per controllare che il macchinista sia vigile) e andava a diesel. «I macchinisti erano due, ma spesso su quella tratta ne viaggia uno solo - spiega Savio Galvani del sindacato macchinisti Orsa - per risparmiare sul lavoro naturalmente». Lunardi ha aperto un'inchiesta ma la reazione dei sindaca-

A Roccasecca niente ripetitori di segnale che avrebbero evitato la sciagura: «Non servono tunnel, ma più fondi»

ti è polemica. «Di inchieste ne vengono aperte tante ogni volta che c'è un incidente - insiste Galvani - ma mai si riesce ad accertare la responsabilità. Responsabilità che è totalmente di Trenitalia». Anche la Regione Lazio vuole fare chiarezza. «Ho dato mandato all'assessore ai Trasporti di aprire un'inchiesta sull'accaduto - afferma Piero Marrazzo, presidente della Regione -. Vogliamo ricostruire la dinamica dell'incidente per accertare le eventuali responsabilità».

Intanto Rfi e Trenitalia devono fa-

Burlando



«Trenitalia pensa solo all'Alta velocità e invece si dimentica del resto delle tratte e dei pendolari»

Pecoraro



«L'incidente di ieri prova il fallimento delle politiche dei trasporti del governo»

Marrazzo



«Una nostra inchiesta per ricostruire la dinamica dei fatti e accertare ogni responsabilità»

Lusetti



«La vita di migliaia di persone è affidata a semafori malandati e stazioni sempre sguarnite»

Via il macchinista, ci pensa l'«uomo morto»

Il Vacma è il sistema che prevede uno solo alla guida. I lavoratori: «Assurdo e pericoloso»

SUL TRENO 2361 Roma-Campobasso che ha tamponato il Roma-Cassino era in funzione il famigerato «uomo morto». Il lugubre nome definisce il sistema Vacma, una campanella che suona ogni 55 secondi e a cui il macchinista deve rispondere lasciando il piede con il quale deve tenere spinto un pedale. Se non lo fa, il treno si blocca automaticamente. Il sistema serve per accertare che il macchinista sia sempre vigile, ma soprattutto è stato introdotto da Trenitalia per togliere il secondo macchinista. Ne basta uno vigile per condurre molti dei treni regionali, secondo le ferro-

vie. Ma i sindacati dei macchinisti stanno dando battaglia da quasi due anni. «Togliere i due macchinisti - denunciano i lavoratori dell'Orsa - senza dotare i treni di sistemi di sicurezza all'altezza significa mette-

E intanto salta la trattativa tra sindacati e Fs sulla sicurezza: «Nessuna risposta da parte dell'azienda»

re a repentaglio i viaggiatori. E quando avviene un incidente l'unico colpevole è sempre il macchinista. Si aprono inchieste ma queste richiedono perizie lunghissime, come quella sull'incidente di Crevalcore, che a quasi un anno di distanza non è ancora stata depositata». In serata Rfi (Rete Ferroviaria Italiana) ha precisato che «tutti gli impianti della stazione di Roccasecca sono perfettamente funzionanti, così come il sistema di ripetizione del segnale». «È una precisazione che non significa niente - attacca ancora l'Orsa - La motrice, un modello 663, non è in grado di sopportare

questo sistema è quindi l'installazione è assolutamente inutile. Da tempo sosteniamo che i soldi spesi per installare l'uomo morto andavano invece usati per locomotori più moderni che possano avere in macchina il sistema di ripetizione segnali». La precisazione di Rfi si riferisce anche all'interruzione della linea Roma-Cassino martedì mattina per la presenza di gelo sullo scambio formatosi nelle ore notturne. Proprio ieri intanto la trattativa tra sindacati e Fs sui temi della sicurezza e sul Vacma si è interrotta. «Non abbiamo ricevuto nessuna risposta

dall'azienda», spiegano i sindacati. Questa mattina le parti sono state convocate dalla Commissione di garanzia sugli scioperi per decidere sulla protesta (fino a ieri congelata) cosiddetta «Vacma day», cioè il blocco da parte dei macchinisti dei treni con l'uomo morto. In questa battaglia l'11 dicembre i sindacati hanno segnato un punto a favore. L'Asl di Prato ha ordinato a Trenitalia di rimuovere il Vacma «al fine di evitare situazioni di monotonia e ripetitività espressamente vietati dalla legge 626 sulla sicurezza dei lavoratori».

m.fr.

Carmine Abate

La festa del ritorno



6,90 euro
oltre al prezzo
del giornale.

La Cgil compie 100 anni. In occasione della ricorrenza l'Unità e l'Associazione Centenario Cgil presentano

8 grandi romanzi per raccontarvi un secolo di vita e di lotte sociali in Italia. Un racconto lungo un secolo.

in edicola con l'Unità.

l'Unità

UNIPOL
ASSICURAZIONI