

Ci sono anziani, bambini e invalidi: nessuno fa nulla. Nei ritardi a catena coinvolti 13 treni e 3500 persone

Niente acqua, nè cibo sommersi dalle valigie. Le ferrovie si difendono: abbiamo dato il caffè gratis

I «dannati» del treno: 1200 bloccati per tutta la notte

Incidente l'altra notte a Porto Recanati: si rompe il carrello del Lecce-Milano, due vagoni fuori dai binari. I passeggeri lasciati senza soccorso fino alle 8 di mattina: «A casa i vertici Trenitalia»

di Maria Zegarelli

VIAGGI SENZA FINE Il treno si è bloccato poco prima dell'arrivo in stazione a Loreto, provincia di Ancona. Un sobbalzo, poi un altro. Il carrello posteriore della carrozza cuccette in testa al convoglio si rompe, due vagoni deragliano, 150 metri di traversine fuori uso

è l'odissea è inevitabile. Ore 3.40 del mattino, Intercity 784 Lecce-Milano, con partenza da Crotona, 1200 passeggeri, viaggio finito a Recanati, dopo un lentissimo scivolamento indietro a guasto avvenuto. Bambini, anziani, invalidi: tutti giù dal treno, in piena notte ad aspettare nel piazzale di una stazione deserta, bar chiusi, senza neanche il ristoro di un caffè caldo. Informazioni: zero. Questo hanno lamentato i malcapitati chiamando la protezione civile, i vigili del fuoco, e alla fine i giornalisti. Domenico Negro, partito con la moglie da Taranto, a mattina inoltrata e sole ormai alto ha raccontato: «Nessuno ci dice niente, non ho visto un cane che ci abbia chiesto se avevamo bisogno di qualcosa».

ha commentato il Movimento difesa del cittadino Puglia. Secondo l'Intesaconsumatori, per Trenitalia «è una Caporetto continua. Treni soppressi e super-affollati, aumenti striscianti delle tariffe; cimici e pidocchi sui vagoni». Insomma un



Passeggeri in attesa alla stazione di Civitanova Marche, a lato operai all'opera per riparare il treno deragliato durante la notte. Foto di Cristiano Chiodi/Ansa

Domenico

«Ho visto solo 4 ragazzi della protezione civile»

«Qui ci sono bambini, anziani, invalidi. C'è gente che deve proseguire per la Svizzera, e non sappiamo quando e se ripartiremo. Ho visto, sì, quattro ragazzi della protezione civile, ma sembrano dei marziani. Non sanno neppure cosa devono fare».

Biagio

«Siamo in viaggio da 24 ore e ancora...»

«Sono quasi 24 ore che viaggiamo insieme ai nostri tre figli di 12, 11 anni e 2 mesi. Nessuno ci ha dato informazioni, nè acqua, nè viveri fino a Osimo. Siamo partiti ieri alle 18, sono quasi le 13 e siamo ancora sul treno. Non è possibile essere trattati così».

Giovanna

«Esami e ricoveri in tilt per il ritardo»

«Una ragazza che era in treno con noi avrebbe dovuto ricoverarsi in ospedale, ma con questo ritardo pazzesco adesso dovrà rinviare. Una nostra amica, invece, tornava per fare un esame universitario ma probabilmente non riuscirà a sostenerlo».

Le associazioni

«Assistenza legale alle vittime dei disagi»

Adoc, Adusbefm, Codacons, Federconsumatori «mettono a disposizione i propri uffici legali, per iniziare cause legali di massa contro un ente gestito con i piedi da un management ben remunerato che continua a essere premiato dal governo».

L'INTERVISTA

SERGIO VEROLI

Vicepresidente Associazione consumatori

«Per la sicurezza un'agenzia autonoma da Trenitalia»

Roma

Sergio Veroli, vicepresidente dell'Associazione consumatori, è amareggiato. Soltanto nei giorni scorsi aveva espresso soddisfazione per l'esito dell'incontro tra le associazioni dei consumatori e i vertici di Trenitalia a conclusione del quale si era stabilito un calendario di appuntamenti, dal 9 gennaio al 15 febbraio, per verificare la possibilità di rivedere orari e tariffe dei treni in Emilia, Lombardia, Piemonte e Liguria, pesantemente danneggiate dalla sostituzione degli Interregionali con gli Intercity.

Un altro incidente di percorso finito in odissea. C'è speranza per i passeggeri?

«Il problema di fondo è che questa azienda non è in grado né di prevenire né di intervenire tempestivamente dopo gli incidenti. Questi viaggiatori hanno aspettato cinque o sei ore prima che qualcuno arrivasse a portare aiuto».

Trenitalia dà una versione dei fatti diversa.

«Quello che io, so avendo parlato con i responsabili di Milano, è che le informazioni sono state scarse e sbagliate. Ma lo sono sempre, anche quando si annunciano il ritardo di un treno».

Ancora una volta la sicurezza torna ad essere un tema centrale. Ne parlerete durante gli incontri programmati?

«È ovvio che a questo punto diventa la questione prioritaria. Ora chiederemo a Trenitalia dettagli e informazioni precise su

manutenzione, finanziamenti e appalti. Vogliamo capire se, ad esempio, gli appalti aggiudicati da ditte che fanno il maggior risparmio sulla voce sicurezza. Un altro punto dolente è la mancanza di concorrenza, malgrado ci sia stata la privatizzazione. Trenitalia è troppo autoreferenziale. Per questo stiamo riflettendo sulla possibilità di istituire un'agenzia per la sicurezza che sia indipendente da Trenitalia e che sia in grado di verificare come funziona la rete e poter assumere anche delle decisioni».

Ma non giudica comunque un grande passo in avanti il tavolo di confronto che si è aperto?

«Certo, anche politicamente hanno un grande valore. È la prima volta che un'azienda di servizi accetta di fare un confronto preventivo per ragionare delle sue strategie con i fruitori del servizio che offre. Questo è un fatto nuovo anche per le associazioni dei consumatori. Il problema è di capire se poi alle parole corrispondono i fatti».

Istruzioni per l'uso per il viaggiatore "sfigato" che ha affrontato l'odissea...

«A tutti coloro che hanno dovuto aspettare ore e ore prima che qualcuno si occupasse di loro diciamo di rivolgersi alla nostra associazione per chiedere il rimborso del biglietto e del danno subito. Ai responsabili di questi continui disagi chiederemo le dimissioni».

m. ze.

TAGLI La chiamano «esternalizzazione»: i controlli affidati a ditte esterne. E i «verificatori» spariscono

Manutenzione? Sui binari 5mila operai in meno

NEANCHE IL TEMPO di mettere in archivio l'*annus horribilis* del 2005, iniziato con la tragedia di Crevalcore e finito con quella di Roccasecca, che le ferrovie si vedono di nuovo costrette a fare i conti con l'ennesimo incidente. E anche se per fortuna questa volta nessuno si è fatto male, lo stillicidio di piccoli e grossi imprevisti non può non far scattare l'allarme su quello che sta succedendo sulla rete ferroviaria italiana, sempre più spesso falciata da inefficienze, disservizi e pericolosi guasti. Troppi per parlare di sfortunate coincidenze, troppi per non puntare il dito contro la manutenzione di carrozze e binari. Del resto, sono proprio gli addetti ai lavori a lanciare l'allarme: le ferrovie italiane, dicono sindacati e lavoratori, rischiano la bancarotta e nel tentativo di risparmiare il risparmiabile hanno iniziato a tagliare un po' ovunque. In primis, proprio sulla manutenzione dei convogli e degli oltre 16 mila chilometri di binari. Così la parola d'ordine è diventata «esternalizzazione», ossia appaltare a ditte esterne tutto ciò che prima veniva fatto proprio dal personale delle Ferrovie. Che non a caso è stato drasticamente ridotto. Così, se al momento della sua nascita nel luglio 2001 Rfi (Rete Ferroviaria Italiana, «la società dell'infrastruttura del Gruppo FS che garantisce la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete (...) ed assicura il mantenimento in efficienza della rete stessa»), come spiegato nel sito Internet) contava su quasi 43

mila dipendenti, dei quali il 60% circa impegnato proprio nella manutenzione, oggi il numero dei lavoratori è sceso a circa 35 mila. Che, a parità di rapporto fra addetti alla circolazione e addetti alla manutenzione, dà un saldo negativo di circa 5 mila operai. Quasi normale, allora, che figure professionali come quelle del verificatore (ossia di colui che era incaricato di controllare i convogli prima della partenza) siano ormai quasi del tutto sparite. Figli illegittimi della mannaia della Finanziaria che quest'anno si è abbattuta sulle Ferrovie italiane con la violenza di un uragano. Dei 3 miliardi e 258 milioni promesso dal governo, nelle casse delle fer-

rovie arriveranno soltanto 276 milioni, per un taglio complessivo di 2 miliardi e 981 milioni. Soldi sottratti quasi esclusivamente alla rete ordinaria esistente. Per intenderci a quella che ogni giorno serve (poco e male a dire il vero) milioni di pendolari in tutta Italia. Una rete spesso vecchia e malan-

In Finanziaria «spartiti» per i lavori di riparazione delle tratte ordinarie quasi 600 milioni di euro. E intanto la Tav va...

data che nel futuro può soltanto peggiorare visto che la Finanziaria ha tagliato qualcosa come 569 milioni di euro dai capitoli di spesa che riguardano la manutenzione, gli impianti di sicurezza e i contratti di servizio con le Regioni. Il che significa inevitabilmente taglio di tratte (700 i convogli soppressi nell'ultimo periodo) e treni meno sicuri. Un paradosso per un'Italia che si affrettava ad entrare nel dorato mondo dell'Alta Velocità. Un paradosso cui si aggiunge la beffa: i fondi stanziati per l'Alta Velocità, infatti, sono praticamente l'unico capitolo di spesa che non è stato «tagliato» dalla Finanziaria 2006.

ma. so.

UN ANNO DOPO IL DISASTRO

Crevalcore: ancora accuse sulla sicurezza, ma in pochi alla cerimonia

CREVALCORE (Bologna) Anniversario «sottotono» ieri a Crevalcore, lungo la Bologna-Verona, per ricordare il disastro ferroviario che il 7 gennaio 2005 costò 17 morti e 80 feriti. Uno scontro tra due treni, un merci e un passeggeri che ignorò, a causa della fitta nebbia, il segnale di stop prima della stazione: sul treno mancavano i dispositivi automatici per ripetere il segnale esterno, non visibile, e per bloccare automaticamente il convoglio. La Procura di Bologna ha chiuso l'inchiesta sulle cause dell'incidente. Nel registro degli indagati risulterebbero almeno una dozzina di dirigenti di Rfi, la società delle ferrovie responsabile della sicurezza delle linee: tutta la catena di comando, fino ai vertici nazionali. Intanto le Fs hanno reso noti gli indennizzi per i familiari delle vittime: solo 5,3 milioni di euro in tutto,

circa 300 mila euro per ogni morto. Ieri nessun commento sull'inchiesta dall'amministratore delegato di Rfi, Mauro Moretti, arrivato a Crevalcore a nome del gruppo Fs. Il municipio ha voluto ricordare la tragedia con una messa e l'intitolazione di un giardino e di un cippo ai 17 morti. Pochi i familiari intervenuti: il sindaco di Crevalcore Valeria Rimondi ha denunciato il «senso di abbandono» che hanno dovuto patire. E le presenze sembrano darle ragione: tante autorità locali, nessuna nazionale. Nessun esponente di governo per ricordare un disastro che ha aperto un dibattito sulla sicurezza di tutte le linee («secondarie»), quelle più usate dai pendolari. I ferrovieri accusano: la sicurezza per lavoratori e utenti delle Fs è ancora una chimera, vogliamo un'Authority come quella per il traffico aereo.

a.com.

E ieri sera scena simile a Lamezia Terme: posti in piedi nonostante le prenotazioni, ritardo di 136 minuti...

Non sono più in grado né di prevenire né di intervenire dopo gli incidenti

Vogliamo sapere come vengono affidati gli appalti: risparmiano sui controlli?