

Il nostro Paese ha il tasso di incidentalità più basso d'Europa, ma la lista degli inconvenienti è lunga

TRENI I sindacati denunciano la carenza di investimenti infrastrutturali e troppi tagli: così si spiega il degrado. Non basta l'Alta Velocità per salvare il sistema, c'è la necessità di interventi coerenti e continuativi. Gli utenti attendono un servizio di qualità e sicuro, come traspare dalle denunce alle associazioni dei consumatori

■ di Marika Dell'Acqua / Milano

Ci avevano promesso elevati standard di comfort e qualità, carrozze climatizzate, grandi finestre da cui scorgere il paesaggio. Invece, abbiamo ottenuto riscaldamento in pieno luglio, pendolari ammassati e furenti per i ritardi, guasti sulle linee. Il tutto accompagnato da aumenti del 6,5%. Sugli ultimi due casi di Eurostar spezzati, invece, l'amministratore delegato delle Fs Mauro Moretti dichiara che si tratta di fenomeni isolati in cui la sicurezza non è mai stata a rischio. «Sono state dette delle sciocchezze da arte. Da un lato c'è stata una disattenzione da parte dei macchinisti, dall'altro si è verificato un difetto di progettazione dell'azienda produttrice (la Alstom, ndr)». Dello stesso avviso la Filt-Cgil, «per noi la sicurezza è prioritaria, ma senza fare allarmismo». Secondo Marco Mancini, responsabile Relazioni esterne delle Fs, «dalle statistiche internazionali redatte da enti terzi come la Uic, l'Unione Internazionale "Chemin de Fer", l'Italia ha il tasso di incidentalità più basso d'Europa, si tratta per lo più di incidenti stradali, che definiamo "atipici". Nell'ultimo report del 2006 l'indice era di 0,18 incidenti tipici per milione di km percorso». Sul problema dei pendolari, Giancarlo Laguzzi, direttore del trasporto regionale, afferma «le Regioni vogliono più treni? Basta pagare. Per un treno di due anni si paga un tot, per uno di quattro la cifra cambia, la vetustà ha un prezzo». Ciò non toglie che le denunce degli utenti alle associazioni dei consumatori e al Codacons fiocchino e il sito "Macchinisti sicuri" conteggia i guasti.

7 gennaio: avaria al pendolino 485037, nei pressi del Bivio Orvieto Nord, sulla linea Roma-Firenze, per rottura e principio di incendio ai motori e agli organi di trasmissione.

25 gennaio: stesso guasto stesa tratta per l'Etr 460025 nei pressi di Firenze nella Galleria S. Donato.

29 gennaio: incidente ferroviario tra un treno e un camion nei pressi di Campodarsego (Padova). Il regionale che procede verso Bassano del Grappa, urta un camion bloccato da una delle due sbarre del passaggio a livello, ferendo 17 passeggeri.

15 febbraio: guasto su una motrice Etr con principio di incendio sul Pendolino Roma-Milano, tra le stazioni di Orte e Orvieto mentre viaggia a 220 km/h. Poco tempo prima le

Moretti, ad delle Fs:

«Eurostar spezzati?

Solo casi isolati

mai compromessa

la sicurezza dei viaggiatori»



Un treno entra alla Stazione Termini a Roma Foto di Gregorio Borgias/Foto

Rls-Rsu avevano invitato i macchinisti a non superare i 160 km/h.

24 aprile: un passeggero dell'Espresso Napoli-Torino viene assalito da pulci e zecche, tanto che il capotreno è costretto a fermare il convoglio a Grosseto per portare il giovane all'ospedale. «Eruzioni pomfoidi su collo e mani» è la diagnosi, in parole povere il passeggero è stato morso dagli insetti.

17 maggio: l'Intercity che da Roma si dirige a Torino, tra Bolgheri e Cecina (Livorno), trova in direzione opposta, un treno merci. Mentre i due convogli passano l'uno vicino all'altro un portellone di un carro del treno merci colpisce l'Intercity su un lato e frantuma un finestrino. Alcuni passeggeri colpiti dalle schegge di vetro vengono medicati sul posto.

4 giugno: tamponamento all'ingresso della stazione ferroviaria di Ancona, dove il treno regionale Pesaro-Termini si scontra, senza deragliare, con un locomotore in manovra che si trova sullo stesso binario. Circa cinquant'anni fa, all'origine ci sarebbe un problema di segnaletica.

13 giugno: in treno con la spazzatura. I passeggeri dell'Intercity Napo-

li-Milano viaggiano per ore tra bottiglie, lattine e ossa di pollo fra i sedili, bagni sudici e inutilizzabili e sacchetti di immondizia nei corridoi. La protesta è dei lavoratori di alcune ditte di pulizie senza stipendio da un mese. Addetti armati di palette e idropultrici compaiono solo a Bologna.

21 giugno: deraglia un treno merci lungo la linea ferroviaria del Brennero, alla stazione di Vipiteno (Bolzano), senza provocare feriti.

13 luglio: all'uscita del tunnel due vagoni deragliano tra le stazioni genovesi di Piazza Principe e Brignole sulla linea Milano-Lamezia Terme. Non ci sono feriti, 100 passeggeri partiranno durante la notte dopo cinque ore di attesa, una ventina invece preferirà passare la notte a Genova.

Filt-Cgil: «Per noi la sicurezza è prioritaria senza fare allarmismi»

Treni pendolari, è tutto un problema di soldi

14 luglio: un incendio divampato intorno alle 14.30 fra le sterpaglie lungo la linea ferroviaria Roma-Napoli, all'altezza di Formia, rende necessaria la disattivazione della linea elettrica tra Formia e Napoli. Due treni Eurostar e due Intercity restano bloccati per un'ora per consentire l'intervento dei vigili del fuoco. Coinvolti nel blocco l'Eurostar 9384 Reggio Calabria-Roma e l'Eurostar 9375 Roma-Reggio Calabria. Fermato anche l'Intercity 530 e Reggio Calabria-Roma e l'Intercity 589 Roma-Reggio Calabria. Un migliaio i passeggeri a bordo dei quattro convogli. La circolazione riprende dopo circa due ore.

14 luglio: il Pendolino Milano-Roma in manovra si spezza in due, locomotore e undici carrozze da una parte, dodicesima e seconda motrice dall'altra.

22 luglio: si spezza l'Eurostar Palermo-Milano per il cedimento di un gancio tra i vagoni nove e dieci. Il treno, senza passeggeri, è diretto dalla Stazione Centrale al deposito Martesana. L'azienda fa sapere che l'incidente non sarebbe accaduto in marcia e non ha nulla a che vedere con l'usura dei materiali.

MACCHINISTI Troppi tagli anche alla manutenzione

■ / Milano

«È la locomotiva sembrava fosse un mostro strano che l'uomo dominava con il pensiero e con la mano». Le parole di Francesco Guccini sembrano tradurre le palpitazioni di Ezio Gallo, 70 anni, storico macchinista delle Fs, fondatore del Comu, Coordinamento dei Macchinisti Uniti e della rivista *Ancora in marcia*. Sindacalista duro e crudo, riassume così le cause degli ultimi incidenti semplice dicotomia: mancata manutenzione e risparmio sul personale. «È un metodo di lavoro sbagliato. Ai miei tempi prima di partire con un locomotore si facevano le verifiche per vedere se si perdevano i ceppi, se la macchina funzionava e ogni trentamila chilometri c'era la revisione in officina. Ora si va avanti fino a che non si perde una ruota o un ceppo. Una volta c'erano i binari di salvamento per arrestare il treno, anche in contropendenza, riducendo le conseguenze in caso di problemi di frenata. Oggi al massimo si può parlare di sicurezza probabilistica, la tecnologia non è assoluta, serve sempre l'intervento dell'uomo». Il suo accento non lo tradisce, mentre scorre con la memoria le tappe del suo mestiere. «Dal 1957 al 1985 sono morti solo sette macchinisti, dall'85 in poi siamo arrivati a cinquantacinque. Ma questo non perché ci siano più treni, anzi è proprio il contrario. Prima viaggiavano un sacco di treni merci che oggi si sono ridotti. La colpa è del modo di lavorare, all'insegna del massimo profitto e del risparmio, basti pensare che nei treni locali c'è un solo macchinista». E ripercorrendo gli anni in cui il treno era lo spettacolo giornaliero o il "cinema" per Artemio (Pozzetto) e gli amici della locanda ne "Il ragazzo di campagna", si scopre la fine di alcuni mestieri. «In tutte le stazioni i binari venivano monitorati un giorno sì e uno no dal cantoniere che con una chiave stringeva i bulloni allentati, soprattutto in estate quando il caldo dilatava il ferro. E poi il guardalinee che ne controllava lo stato. Nel 1960 eravamo in 220mila, oggi sono 95mila e quando capita una qualcosa si discuteva per mesi, ne cercavamo le cause. Oggi i treni deragliano, ma tutto finisce lì».

PENDOLARI Che fatica prendere il treno...

■ / Milano

C'è chi sbuffa, chi ancora sbadiglia, chi chiacchiera con qualcuno che non conosce, chi sbratta al cellulare e chi risponde a monosillabi, i più fortunati dormono. È il popolo dei pendolari, castigato da ritardi, sporcizia e treni decurtati. «Prima per ogni treno c'erano 13 carrozze, ora siamo a 10/11», spiega Cesare Carbonari, portavoce del Comitato spontaneo pendolari Torino-Milano. «È una lotta contro i mulini a vento, Trenitalia ha il monopolio e con la riduzione del personale, ha accorciato pure i treni. E con quelle tre carrozze in meno ne hanno assemblati altri. Per ogni treno vuoto, infatti, secondo un contratto nazionale, le Ferrovie percepiscono 8 euro a km, vuol dire che su una tratta di 100 km, la Regione sborsa 800 euro». Tra quattro sgomitare e imprecazioni di Santi, ogni mattina 20mila pendolari si muovono dal Piemonte tra le 5.30 e le 9.00 per raggiungere fabbriche, uffici e università con mal di stomaco e tachicardia. «Stiamo due ore in piedi ammassati come bestie, il treno è in ritardo cronico, è usurante, al lavoro si arriva già stanchi e una volta a casa uno dovrebbe sorridere, ma è dura. Un pendolare molla 1.200 euro all'anno, se prima pagavamo soltanto nove mesi su dodici oggi ci sobbarchiamo tutte le mensilità. Sono spariti pure gli abbonamenti settimanali, uno può andarsene in vacanza, ma intanto paga. Siamo solo pendolari di serie B, i privati investono, ma per far cassa. I treni rossi della Ferrari mirano ad accaparrarsi i vip, non gli impiegati o gli studenti, sono i primi a fare discriminazioni. Qui investono sulla Tav, ma sai quanto frega ai pendolari di andare a Lione? No, del Comitato, ci vedono di cattivo occhio, ma vorremmo soltanto avere un treno moderno. Per salire ci vuole la scaletta, sotto i rivestimenti c'è la ruggine e treni così vecchi non si possono più pulire. Chiediamo l'accesso al primo treno utile: se uno si guasta, l'Intercity che passa dopo ci deve caricare! La gente rischia il posto tutti i giorni. Si parla tanto di caro-benzina, in autunno i passeggeri aumenteranno, Trenitalia dovrebbe approfittarne, non speculare».

Alla X-Pharma a rischio 376 informatori scientifici

L'azienda di Agrate Brianza ha comunicato la cessazione dell'attività nonostante un bilancio 2007 positivo

■ / Milano

Sono 376 gli informatori farmaceutici che rischiano di perdere il posto di lavoro alla X-Pharma, azienda tedesca di distribuzione farmaceutica che fa capo al Gruppo Celisio.

X-Pharma opera da circa tre anni in Italia ed ha sede ad Agrate Brianza, vicino Milano. Lo scorso 23 luglio ha comunicato la cessazione dell'attività, lasciando di stucco lavoratori e sindacati, convinti del buono stato di salute del gruppo. Ma tant'è. Con la cessata attività è arrivata anche la richiesta di cassa integrazione straordinaria per gli informatori scientifici, sparsi un po' in tutta Italia, un'ottantina dei quali tra Milano e la Lombardia.

Per Mario Tomaghi, segretario della

Femca Cisl di Milano, si tratta di «una decisione assolutamente incomprensibile: fino a qualche mese fa l'azienda comunicava dati di bilancio relativi al 2007 decisamente in attivo. Ora, invece, sostiene l'opposto e presenta cifre negative. Qual è la verità?», si domanda il sindacalista. Perché proprio sul bilancio dell'anno scorso si è consumato uno dei due gialli che ingrigiscono i contorni di questa vertenza. Il sindacalista, infatti, racconta di essere anche andato alla ricerca del consuntivo depositato, com'è norma, alla Camera di Commercio. Ma niente. Il rendiconto non c'è, anche se siamo agli sgoccioli del limite massimo consentito (tre mesi da quando viene approvato) per depositare il documento. E non è tutto. All'inizio dell'anno X-Pharma ha assunto un centina-

io di informatori della Merck Sharp & Dohme, ricevendo anche un incentivo economico per lo start-up di alcuni prodotti della omonima casa farmaceutica di circa 15 milioni, stando a quanto denuncia la Femca Cisl.

Dove sono quei soldi? Anche a questo il sindacato ha provato a dare una risposta,

Venerdì lavoratori si riuniranno in assemblea per decidere iniziative di lotta ed eventuali azioni legali

ma senza esito. Vaga la replica dell'azienda, che sosterrrebbe, sempre secondo quanto riporta il sindacato milanese, di aver rimesso tutto nelle mani della casa madre tedesca.

Tra l'altro oggi, l'interlocutore dei rappresentanti dei lavoratori, il direttore del personale, non sarebbe più la figura adatta a dar voce all'azienda, in quanto dimissionario. Una vicenda complicata, che al di là delle risposte non date, si scarica tutta sui 376 informatori scientifici. Loro mercoledì, in occasione dell'incontro tra le parti presso l'Agenzia regionale per il lavoro, organizzeranno una protesta pacifica. Mentre il primo di agosto si riuniranno in assemblea per decidere, anche con l'aiuto di un legale, le iniziative da intraprendere. **g.ves**

WÄRTSILÄ ITALIA

È accordo sull'integrativo: aumento medio di 274 euro

Al termine di una *no stop* durata 24 ore, accompagnata dalla mobilitazione dei lavoratori che hanno presidiato i cancelli dello stabilimento di Trieste, i sindacati dei metalmeccanici e l'azienda hanno siglato, sabato scorso, l'accordo integrativo di Wärtsilä Italia. L'intesa, di durata quadriennale, prevede un aumento salariale medio mensile (tra cifre fisse e variabili) pari a 274 euro. A settembre di quest'anno verranno erogati 800 euro di una tantum in un'unica tranche.

Per fronteggiare l'incremento dei carichi di lavoro è stato poi concordato un aumento dell'organico fino a 1.540 unità (dalle 1.401 di fine 2007) e, contestualmente, il contingentamento del personale delle ditte in appalto da utilizzare nei processi di produzione chiave; ditte che non potranno essere più di 90 unità. L'accordo contiene anche importanti novità normative relative a part time e diritto allo studio; orario e organizzazione del lavoro; inquadramento; formazione; sicurezza, salute ed ambiente.

Per la giornata di oggi sono previste le assemblee per informare i lavoratori sui contenuti dell'ipotesi di accordo, mentre domani si svolgerà il referendum. Se l'ipotesi verrà approvata, si procederà alla firma definitiva dell'intesa. Wärtsilä Italia appartiene alla multinazionale finlandese Wärtsilä (motori marini e di applicazione terrestre) e si articola su un importante stabilimento di produzione sito a Trieste e su una rete di Service Centers presenti a Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Taranto, Messina e Augusta.