

ALESSANDRA VALENTINI

Ezio Gallori, classe 1938, nasce a Terranova Bracciolini, vince nel 1957 il concorso in ferrovia come aiuto macchinista, nel 1963 supera gli esami da macchinista: ha 25 anni, età minima allora richiesta per poter diventare macchinista. A 58 anni è andato in pensione ma è rimasto sempre un macchinista, anzi leader indiscusso dei macchinisti. Nel 1989 fonda Comu (Coordinamento Macchinisti Uniti); è protagonista della rivista dei macchinisti *In Marcia!*, della quale giovanissimo dal 1960 al 1964 ricopre l'incarico di rappresentante nazionale degli aiuto macchinisti in redazione. Nel 1979 la gloriosa rivista cessa le pubblicazioni, Ezio nel 1982 le riprende dando vita ad *ancora In Marcia!*. Ezio ha vissuto il periodo del terrorismo nero e delle stragi di Stato, le ferrovie di Necci, gli scioperi del 1992. Animatore di importanti battaglie che hanno riguardato tutto il mondo del lavoro, è in pensione dal 1996. Come racconta il *Corriere della Sera* dell'8 febbraio 1996, per l'ultimo giorno da macchinista di Gallori la scenografia fu questa: garofani rossi e l'Internazionale suonata dalla banda dei macchinisti alla stazione di Santa Maria Novella a Firenze. Da quel momento Ezio ha rivolto tutte le sue energie ed il suo impegno nella rivista e nel disporre tutta la sua esperienza e saggezza al servizio della "nuova guardia" dei macchinisti ferroviari e delle nuove mobilitazioni. In primo piano il suo impegno sul fronte della sicurezza di viaggiatori e lavoratori, contro l'Uomo Morto, contro l'agente solo, e poi le battaglie perché sui treni tornino la manutenzione ed i controlli di un tempo. Tutto ciò coniugato con le lotte per i diritti,



OGGI CONTROLLI PIÙ BLANDI E TAGLI AL PERSONALE DELLE FERROVIE



ti, la dignità dei ferrovieri e di tutti i lavoratori, convinto che solo un lavoratore libero e consapevole può svolgere a pieno il suo compito. Con Ezio vogliamo tentare di capire cosa è successo a Viareggio e cosa sta succedendo nelle nostre ferrovie. Ezio, cosa è successo a Viareggio, anche dal punto di vista tecnico? In realtà è successo un incidente banale, un carro si è spezzato, le ruote sono andate fuori dai binari, il carico di Gpl è fuoriuscito e sul calore delle rotaie ha preso fuoco con le conseguenze che tutti sappiamo. Quello che è accaduto è molto semplice, il problema è capire perché si è rotto quel fusello, perché nessuno ha visto che era arrugginito e perché questi incidenti avvengono non sporadicamente.

Con che frequenza accadono?

Nelle ultime due settimane contiamo la rottura a Viareggio, il 22 giugno a Vaiano vicino Prato. Conseguenze molto contenute, ma il segnale d'allarme era chiarissimo, per chi lo avesse voluto ascoltare. Solo per una fortuita casualità questi episodi non si sono trasformati in tragedie. L'unica differenza è che a Sesto Calende c'era poca gente sul marciapiede investito dal carro, a S. Rossore il treno trasportava piastrelle di ceramica e invece di rovesciarsi sul binario opposto finì nella scarpata e a Prato l'acido, miracolosamente non è fuoriuscito dalla cisterna rovesciata sui binari pur se urtata da un treno regionale. In ognuno di questi casi

poteva sopraggiungere un treno sul binario a fianco con esiti imprevedibili. Tali incidenti contenevano tutti gli elementi di gravità per prevedere ed imporre l'adozione di quelle misure che solo oggi, e dopo tanti morti, si sono finalmente messe in discussione. La liberalizzazione in cui si è avviato il trasporto ferroviario e la frammentazione delle aziende ferroviarie sono oggettivamente ulteriori fattori di maggior rischio. C'è chi dice che la nostra sia una contrarietà ideologica, invece è fondata proprio su cose molto concrete e materiali come queste: un ginepraio di ditte, contratti, leasing, sub-appalti, controlli, revisioni e normative create ad hoc

Dalla tua esperienza di tanti anni c'è stato un peggioramento? Un periodo in cui le cose non andavano così?

All'epoca di Vaciago e Necci ci furono una serie di incidenti e disastri, e allora gli stessi dirigenti

capirono di aver tirato troppo la corda e cominciarono a rimettere le cose a posto. Oggi la corda tirata è la mancanza di manutenzione, di manodopera, di controlli che richiedono tempo, qui è la ragione degli incidenti.

L'intervista Ezio Gallori

«LA MANUTENZIONE E' MERCE DI SCAMBIO»

Parla il leader dei macchinisti e fondatore del Comu



SICUREZZA Nessun organismo di controllo può fare meglio di chi, tutti i giorni e tutte le notti, lavora sui treni, dentro le stazioni e nelle officine

Questi incidenti sono comunque prevedibili

DANTE DE ANGELIS

Cosa c'è di più ingiusto di morire bruciati senza una ragione, anzi per ragioni così futili, o ciniche, come quelle che stanno emergendo in queste ore? Il dolore e la rabbia per tante vite innocenti orribilmente spezzate deriva dalla inconsapevolezza della prevedibilità dell'incidente perché il cedimento di un asse nei carri merci è un incidente tipico. Tanto è vero che nei giorni precedenti all'incidente di Viareggio si sono verificati almeno quattro deragliamenti di treni merci: il 19 maggio 2009 a Sesto Calende, tre persone ferite in modo non grave, il 25 maggio 2009 a Borgo S. Dalmazzo, vicini

a Cuneo, il 6 giugno a Pisa S. Rossore, a pochi chilometri da Viareggio, il 22 giugno a Vaiano vicino Prato. Conseguenze molto contenute, ma il segnale d'allarme era chiarissimo, per chi lo avesse voluto ascoltare. Solo per una fortuita casualità questi episodi non si sono trasformati in tragedie. L'unica differenza è che a Sesto Calende c'era poca gente sul marciapiede investito dal carro, a S. Rossore il treno trasportava piastrelle di ceramica e invece di rovesciarsi sul binario opposto finì nella scarpata e a Prato l'acido, miracolosamente non è fuoriuscito dalla cisterna rovesciata sui binari pur se urtata da un treno regionale. In ognuno di questi casi

poteva sopraggiungere un treno sul binario a fianco con esiti imprevedibili.

Tali incidenti contenevano tutti gli elementi di gravità per prevedere ed imporre l'adozione di quelle misure che solo oggi, e dopo tanti morti, si sono finalmente messe in discussione. La liberalizzazione in cui si è avviato il trasporto ferroviario e la frammentazione delle aziende ferroviarie sono oggettivamente ulteriori fattori di maggior rischio. C'è chi dice che la nostra sia una contrarietà ideologica, invece è fondata proprio su cose molto concrete e materiali come queste: un ginepraio di ditte, contratti, leasing, sub-appalti, controlli, revisioni e normative create ad hoc

per risparmiarne ed eludere i controlli. La ricerca del massimo profitto è nemica della sicurezza in generale, ed i treni non fanno eccezione. È inutile avere tutti i certificati richiesti dalla burocrazia, se poi nessuno controlla fisicamente le parti meccaniche di un vagone. In questo modo la sicurezza diventa solo una costruzione virtuale senza un riscontro pratico. Prova ne è lo scandaloso scaricabarile di responsabilità in atto. Un metallo cretato, cioè con fratture microscopiche, è soggetto inevitabilmente a ossidazione e questo elemento potrebbe indicare che la rottura non è stata improvvisa, ma bensì è avvenuta nel tempo ovvero per un surriscaldamento. Forse

IL COMMENTO

Viareggio non dimentica

Vogliamo verità e giustizia per una tragedia annunciata

ANDREA GENOVALI

Viareggio è la mia città, li sono nato e vissuto fino a tre anni fa. Vi conservo i miei cari che se ne sono andati e i miei familiari, i miei compagni e i miei carissimi amici di una vita. Quello che è successo la notte di lunedì 29 giugno però cambia e per sempre la mia città. Niente può e deve rimanere uguale a prima del deragliamento di quel maledetto e precario carro che trasportava gpl.

In pochi minuti la mia città, la città del carnevale d'Europa si è trasformata in una città dilaniata, ferita, colpita al cuore a causa dell'inefficienza del sistema ferroviario italiano. Una tragedia annunciata. Lo schianto terribile e la furia delle fiamme hanno cancellato non solo quei poveri corpi innocenti ma anche l'anima della mia città. La distruzione della Croce Verde, una delle anime vere di Viareggio, del suo parco ambulanza, ne suggella anche simbolicamente l'avvenuta tragedia.

Quelle 21 vittime (purtroppo ancora un bilancio parziale), quei feriti di cui 18 sono ancora gravissimi; tutti quei corpi sono il più duro testimone di accusa per una gestione dei trasporti pubblici che guarda solo al profitto e non più alla sicurezza. I soldi vanno per l'alta velocità e i trasporti locali e quelli merci abbandonati all'incertezza e alla mancanza di risorse convogliate altrove. Nei luoghi dove il profitto si può aumentare. Il governo Berlusconi ha operato con drastica ferocia in questo senso.

Quei corpi privi di vita di uomini e donne della mia Viareggio sono coltellate nel corpo della città. Ma non ci sono solo persone di Viareggio ci sono i corpi privi di vita di persone migranti che, con noi viareggini, nella nostra città, hanno trovato la morte.

Le catastrofi sono sempre laceranti, la tragedia infinita dell'Aquila (e anche qui le responsabilità del nostro sistema

economico e politico sono abnormi), ma quando colpiscono luoghi nei quali sei vissuto, nei quali solo poche ore prima ti eri recato, come è capitato a me, ed ora sono solo macerie e morte sono immagini che ti annichiscono ma che non debbono piegarti. Non possono piegarti in memoria di quelli che oggi non ci sono più e per la voglia insaziabile di verità e giustizia.

Quelle persone sono state spazzate via in un soffio di tempo, ma hanno vissuto le mie stesse emozioni guardando un tramonto sul mare, oppure passeggiando lungo la spiaggia o hanno riso felici durante il carnevale. E quelle emozioni hanno unito anche quelle persone provenienti da altri continenti che insieme a noi viareggini hanno trovato una morte orribile, qui nella nostra città. Corpi di persone che forse saranno pianti in paesi dell'Africa o dell'Asia o forse persone di cui i propri cari non sapranno più niente, dispersi da una legislatura razzista e xenofoba che discrimina le persone

per il colore della pelle e per la capacità di censo. Un medioevo di ritorno, anche nella mia Viareggio.

La tragedia, il dolore, le sofferenze di fronte a corpi privi di vita di bambini che avevano davanti a sé tutta la vita devono unire le comunità senza però far cadere l'attenzione sulle responsabilità e le colpe. Non siamo tutti nella solita barca. Ci sono colpevoli e vittime.

E le colpe ci sono abnormi anche nella tragedia di Viareggio e delle quali qualcuno dovrà rispondere.

Le Fs ora fanno il solito scaricabarile su chi avrebbe dovuto controllare quei carri merci...

Voglio spiegare una cosa: la condizione della sicurezza in ferrovia non parte da un dato o da un solo elemento, parte da una complessità, la ferrovia è una macchina complessa, dove basta un semplice pezzo di ferro che cade da un treno marci a far deragliare un Eurostar. L'errore che stanno facendo i dirigenti e i sindacati è quello di non capire tale complessità. È inutile andare a Milano in due ore quando il giorno dopo si rompe un filo e l'Italia rimane bloccata per due giorni. Bisogna riprendere in mano la matassa della sicurezza e delle manutenzioni.

per tutti, dal 1958 al 1985, registrarono 7 macchinisti morti, dal 1985 al 2002 54 macchinisti morti. Dalla "sicurezza assoluta", le Ferrovie in balia del mercato, sono passate alla "sicurezza probabilistica". Anche oggi, dopo Viareggio, i dirigenti dicono che in fondo la ferrovia è il mezzo più sicuro, qualche incidente va messo in conto, ma le statistiche parlano chiaro. Ecco non credo che parlerebbero così se fossero morti loro. La verità è che taglia i guardalinea, taglia i manutentori, taglia il personale d'esercizio nelle officine, siamo arrivati alla "insicurezza probabilistica". Hanno stravolto tutto il servizio. E la manutenzione diventa merce di scambio.

permanente, che controllavano il materiale durante la corsa con apposite cabine, da cui si segnalavano subito le anomalie.

Oggi queste postazioni mobili ci sono?

No, non ci sono più. Prima gli assi come quello che si è spezzato a Viareggio venivano controllati molto spesso con dei macchinari ad ultrasuoni, e mai si mandava un carro in giro in condizioni non ottimali. Oggi tutti questi controlli sono molto più allentati.

Quanto pesa la scelta di Fs di "dismettere" il trasporto merci su quanto sta accadendo?

Le ferrovie nel 1960 con 220.000 ferrovieri avevano un bilancio che sfiorava il pareggio, e il tesoro delle ferrovie era il merci, con un trasporto pari al 35% di merci nazionali, oggi si trasporta il 5 o 6%. Circolavano tutte le derrate alimentari e carri omnibus che facevano praticamente una distribuzione porta a porta nelle varie aziende e fabbriche.

Sempre sulla sicurezza, cosa dici del "macchinista solo" che da questo mese è stato introdotto e contro cui ti sei battuto da sempre?

È una cosa gravissima, è passato il concetto che a 300 chilometri orari si può guidare da soli. Il "macchinista solo" è stato introdotto grazie a Moretti e all'ex ministro Bianchi, con il risultato di riportare le ferrovie ai tempi di Mussolini.

E la dirigenza Fs?

Moretti e tutti gli altri dirigenti non hanno una visione a lungo raggio, sono manager d'assalto e devono far vedere che risparmiano e tagliano, senza preoccuparsi della sicurezza. Tant'è che vengono mandati via i macchinisti altamente professionalizzati che hanno 50-55 anni, quindi tanta esperienza, e si prendono giovani pagati la metà, che dopo due anni vanno da soli a guidare i treni. Questo è criminale e questi dirigenti andrebbero mandati a casa.

Intanto a casa è stato mandato Dante De Angelis, il macchinista che aveva "osato" dire che c'era qualcosa da fare sul settore della manutenzione...

Dante ha fatto il suo dovere e chi fa il suo dovere non può essere licenziato. Questi dirigenti autoritari di fronte a fatti come quelli dei giorni scorsi dovrebbero riassumerlo immediatamente e incondizionatamente, invece ancora insistono con colpe che lui non ha.



Di taglio in taglio il meccanismo si è inceppato.

Sì, ma l'analisi parte da più lontano. Agli inizi in ferrovia si doveva avere la "sicurezza assoluta", questo dal 1950 fino al 1985, epoca in cui è iniziata la liberalizzazione. Un dato

Cioè?

I macchinisti avevano dei tempi accessori per controllare prima di ogni partenza che sotto alla locomotiva fosse tutto a posto, così al rientro in deposito. I treni merci avevano delle postazioni di verifica

una maggior frequenza nei controlli o un monitoraggio continuo delle ruote, degli assi e dei freni, durante la marcia, come avviene per alcuni treni eurostar, avrebbe potuto evitare il peggio.

Di fronte a questa immane tragedia bisogna però ricordare a tutti che le ferrovie sono un settore delicatissimo, dove anche i minimi dettagli assumono un'importanza rilevante per la sicurezza. Tutti i segnali premonitori, anche quelli apparentemente banali vanno considerati col massimo rigore pena il degrado dell'intero sistema. È come una lunga catena, in cui se anche un solo anello è debole essa si spezza.

Una delle prime cose da fare è quella di vietare alcuni passaggi burocratici che consentono "trucchi", societari alle imprese ferroviarie: una sana limitazione del liberismo selvaggio a favore della collettività. Ma anche questo risulterebbe inutile

fin quando non si restituirà ai ferrovieri la libertà di parola e la serenità di evidenziare i segnali premonitori degli incidenti. Nessun organismo di controllo può fare meglio di chi tutti i giorni, e tutte le notti, lavora sui treni, dentro le stazioni e nelle officine.

A centro pagina: l'incidente di Viareggio. In basso, da sinistra: i deragliamenti di Vaiano e Sesto Calende

