



Settimanale di politica e cultura ◀ Numero 42 ◀ Giovedì 6 Novembre 2008 ◀ € 2,00 ◀ www.larinascita.org

della sinistra

rinascita



FOTO ROBERTO MONALDO/L'ESPRESSO

8 000 02
9 771590 668000

Il padrone del vapore

Viaggio nelle anomalie, nei disservizi e negli sprechi delle Ferrovie dello Stato. La verità sugli incidenti degli Etr

DA PAGINA 5 A 10

Intervista a Diliberto



ALLE PAGINE 2 E 3

ERANO LE FERROVIE PIÙ SICURE D'EUROPA. NEL 2008 SONO AVVENUTI 27 INCIDENTI DI CUI 8 MORTALI. I NOSTRI CARI E VECCHI TRENI NON LI RICONOSCIAMO PIÙ

Erano le ferrovie più sicure d'Europa, avevano due macchinisti. Oggi le ferrovie italiane si stanno adeguando agli "standard europei" in fatto di insicurezza, che va di pari passo con il processo di privatizzazione, ormai in uno stato avanzato. Nel 2008 registriamo, finora, 27 incidenti: morti sette ferrovieri e una viaggiatrice. Tagli alla manutenzione ordinaria e straordinaria; licenziamenti e sanzioni a Rls (Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza); riduzione del personale di macchina e personale viaggiante (dalle 106.180 unità del 2000 ai circa 86.000 del 2008); incidenti che dal 2006 ad oggi sono costati la vita a 17 ferrovieri e 4 viaggiatori; "spezzatino" delle Fs in una miriade di società diverse: Rete ferroviaria italiana (Rfi, il cui amministratore delegato è Michele Mario Elia), Trenitalia (a.d. Vincenzo Soprano), Italferr spa, Ferservizi spa, Fercredit spa, Grandistazioni spa, Centostazioni spa, Sogin, Tav, ognuna col suo costoso consiglio d'amministrazione, auto blu, autista, benefit, telefonini. Solo per le società suddette, dalle quali si escludono le partecipate con Rfi e Trenitalia, si contano 65 persone tra consigli di amministrazione e collegi sindacali da sommare ai presidenti ed amministratori delegati.

Per capire quanto costa ai cittadini la complicata struttura, vediamo i compensi dei consiglieri di alcuni consigli di amministrazione, ad esclusione dei presidenti e degli amministratori delegati. Secondo quanto deliberato nel 2004, i consiglieri del cda di Ferrovie dello Stato percepiscono 45.000 euro annui; quelli di Rfi 36.000 euro, come i colleghi del cda di Trenitalia; per Italferr il compenso è di 15.500. Ai lettori lasciamo il calcolo dei costi. Ma vediamo un po' più nel dettaglio cosa accade nel complesso organigramma societario delle Ferrovie dello Stato, guidate da Mauro Moretti e presiedute da Innocenzo Cipolletta. Il Gruppo Fs, Società per azioni di diritto privato, ha ricevuto con il D. M. 138 T del 2000 la concessione dallo Stato di tutto il patrimonio ferroviario.

Nella vecchia ferrovia

A CURA DI ALESSANDRA VALENTINI

Tagli alla manutenzione, stazioni chiuse, corse soppresse, incidenti: da Ferrovie dello Stato a disservizio pubblico

SEGUE DA PAGINA 5

Il Gruppo, dal quale poi derivano a cascata tutte le altre società, è per il 100% nelle mani del ministero del Tesoro, e quindi di proprietà dello Stato, circostanza questa che dovrebbe rendere le Fs ancora un servizio di interesse pubblico e strategico. Rfi e Trenitalia sono le società principali, sia per i compiti che per numero di dipendenti.

Rete ferroviaria italiana, nata il 1° luglio 2001, gestisce le infrastrutture (binari, stazioni, regolamenti), detiene il potere esclusivo sui controlli sanitari di tutto il personale ferroviario e garantisce la sicurezza della circolazione sull'intera rete. Essa è composta complessivamente da 15.974 km di linee a scartamento normale, di cui ben il 60% è a binario unico (circa 9.200 chilometri). Oltre ai binari, Rfi gestisce circa 2.300 tra stazioni e fermate e 500 impianti di servizio merci: questi ultimi quasi tutti in via di smantellamento.

Trenitalia, nata nel 2000, si occupa del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, e detiene la flotta dei nostri treni.

Oltre a trasporto ed infrastrutture, le Fs hanno società che si occupano di tutto: credito, immobili, gestione stazioni, pubblicità, ristorazione, turismo.

Un esempio eloquente per tentare di capire come funziona la scatola cinese delle società generate e ruotanti intorno a Rfi e Trenitalia può essere rappresentato dal caso di Ferrovie real estate (Fre) e Ferservizi.

Ferservizi è una società delle Ferrovie dello Stato, nasce nel 1991 con il nome di Metropolis spa con lo scopo di gestire, ma soprattutto vendere, il grande patrimonio immobiliare delle Fs. Attualmente la presidenza di Ferservizi è in mano a Pietro Tidei, già sindaco di Civitavecchia e poi di Santa Marinella e, nel 2006, primo dei non eletti alla Camera per i Ds. Proprio allora ebbe a consolazione della mancata elezioni la nomina alla Ferservizi. E adesso, anche se non è ancora ufficiale, al suo posto dovrebbe succedere l'azzurro Paolo Becchetti, che già aveva occupato quella poltrona nel 2003. Tidei, infatti, rieletto in Parlamento con il Partito democratico lascerebbe con

un gesto di generosità il posto al collega ex deputato di Forza Italia. Insomma tra un'elezione e l'altra, la Ferservizi diventa un bel parcheggio di lusso per ex deputati, in chiave assolutamente bipartisan.

Ma torniamo alla nostra società. Tra il 2002 e 2003 cambia nome e amplia di molto le mansioni: da Metropolis a Ferservizi e si occupa di tutte le cosiddette attività no-core; nel 2006 ha realizzato ricavi operativi per 214,4 milioni di euro. Opera nei servizi immobiliari ma anche amministrativi, nell'acquisto di

beni e servizi, nella ristorazione, nella gestione di servizi di pernottamento del personale viaggiante (per capirci, i dormitori Fs), nella logistica e nei servizi agli uffici. Ma soprattutto si occupa di manutenzione, vendita, locazione e conservazione del patrimonio immobiliare di Fs. Nulla da eccepire se quest'ultima non fosse anche la *mission* a cui si è dedicata dal 2003 al 2007 un'altra società generata da Rfi, e cioè la suddetta Ferrovie real estate.

Due società per fare la stessa cosa, concorrenti tra loro: due consigli di amministrazione, due presidenti, ecc. Due società che, pur nel baratro dei bilanci in passivo di Ferrovie dello Stato, vendono e dismettono il patrimonio immobiliare e quindi incassano. Due di tutto, ad eccezione dei macchinisti, nei fatti gli unici in grado di far camminare i treni.

Per svolgere le stesse mansioni di Ferservizi, Ferrovie real estate ha impiegato 45 dipendenti ed un consiglio di ammi-

nistrazione di 5 persone presieduto da Gaetano Rosario, a cui va aggiunto un collegio sindacale anch'esso di 5 membri. Tutti in carica fino al 31 dicembre 2008, cioè dopo la data di cessazione di attività della società.

Accanto alle vere e proprie duplicazioni di "società inutili", che assorbono denaro pubblico e non concorrono a sanare il "buco" delle Fs, nonostante la sventura di immobili di prestigio e di interesse pubblico, ci sono anche società che generano i loro fatturati solo da servizi resi ad altre società dello stesso Gruppo Fs.

Non le riconosciamo più, le nostre vecchie e care ferrovie, con tutte le divisioni, anche dentro Trenitalia, tra merci, viaggiatori, alta velocità ed i conseguenti scaricabarile su responsabilità ed interventi. Questo è lo scenario delle ferrovie da diversi anni, comprensivo delle gestioni Cimoli (1996-2006), Catania (2004-2006) e da ultima Moretti (2006); per un po' il sistema ha retto, ora è al collasso, alla crisi. Una crisi che viene da lontano.

Alle spalle ci sono venti anni di tagli con la riduzione di 120 mila dipendenti, ai quali fanno da contraltare il numero di dirigenti, gli unici ad essere aumentati: nel 1995 le ferrovie contavano 962 dirigenti, nel 2005 ce ne sono 1200. Intanto le iniziative intraprese dall'Azienda e, fino ad ora, da vari governi, si sono orientate verso il massimo di guadagni e il minimo di sicurezza. La più

grande azienda statale ha, in questo senso, scelto una politica degna della peggiore tradizione del privato, anche per tutte le scelte che attengono il trasporto ferroviario, condotte dall'azienda in modo unilaterale e autarchico, senza sinergia né collaborazione con l'utenza e con i lavoratori. Verso questi ultimi si assiste ad un progressivo inasprirsi dei rapporti, causato dall'atteggiamento autoritario e addirittura da eccessi repressivi di carattere antisindacale.

L'attacco frontale ai lavoratori ed ai loro diritti ha inizio nel 2004 con la ormai notissima vicenda dei quattro ferrovieri licenziati perché avrebbero concorso alla realizzazione di alcune immagini di una puntata di *Report*. In quella puntata si parlava di disservizi e poca sicurezza sui treni. Nel 2006, il 10 marzo, le Fs licenziano De

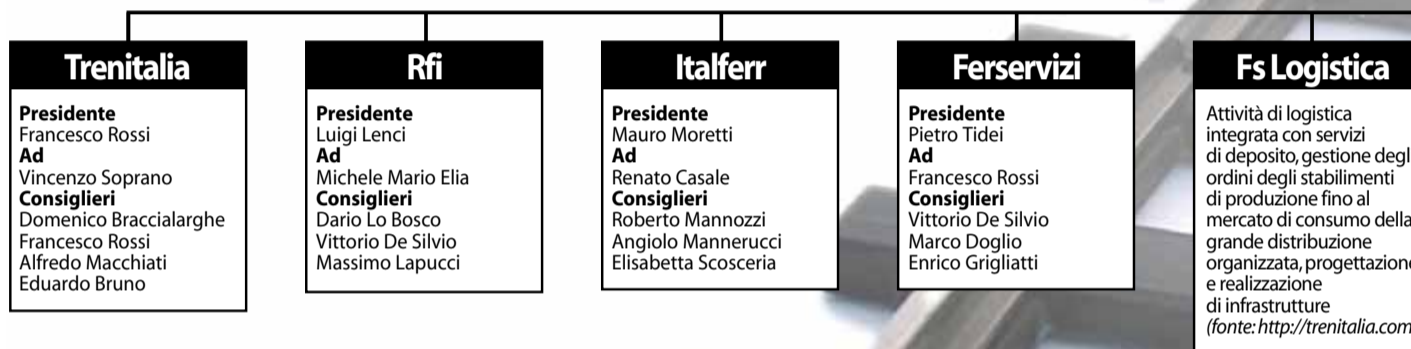
I licenziati di *Report* e De Angelis vengono successivamente reintegrati al lavoro, ma la questione sicurezza rimane dolorosamente aperta.

Tra il 2005 e 2007 le Fs usano in modo selvaggio sanzioni di varia entità per disincentivare la lotta dei ferrovieri contro l'Uomo morto. Congegno che dopo il pronunciamento di tantissime Asl sulla sua provata insicurezza, dopo il tragico incidente di Crevalcore (il treno era dotato di Vacma) e dopo una condanna per attività antisindacale, è stato per il momento eliminato, almeno nella sua applicazione più estrema.

I macchinisti avevano ragione. Ma il pugno di ferro e l'uso del licenziamento come strumento intimidatorio prosegue, anzi sembra aumentare con Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato.



LE SOCIETÀ DEL GRUPPO



"Ferrovie real estate" e "Ferservizi": dal 2003 al 2007 due società per svolgere la stessa mansione. Un esempio di duplicazione di "società inutili", che assorbono denaro pubblico

Pugno di ferro con lavoratori e delegati alla sicurezza: per loro licenziamenti e sanzioni

Angelis, macchinista e delegato per la sicurezza, perché nell'ambito di una vasta vertenza e lotta dei macchinisti contro il Vacma (Uomo morto), si era rifiutato di guidare un treno dotato di quel famigerato pedale che i macchinisti avrebbero dovuto pigiare ogni 30 secondi.

Agosto 2008 sarà ricordato da più di un ferroviere: otto addetti alla manutenzione licenziati a Genova per irregolarità nella timbratura del cartellino (e riassunti a settembre); ed il più eclatante ed ingiustificato licenziamento del macchinista De Angelis, espulso nuo-



LA FLOTTA DI TRENITALIA



Fs Sistemi urbani

Ha il compito di valorizzare il patrimonio del Gruppo Fs non funzionale all'esercizio ferroviario e di svolgere servizi integrati urbani in una prospettiva di business, miglioramento funzionale e servizio alla collettività (fonte: <http://trenitalia.com>)

Fercredit

Presidente
Clemente Carta
Ad
Luigi Lenci
Consiglieri
Enrico Grigliatti

Grandi stazioni

Presidente
Mauro Moretti
Ad
Fabio Battaglia
Consiglieri
Enrico Aliotti
Gaetano Casertano
Fabio Corsico
Vittorio De Silvio
Maurizio Marchetti
Francesco Rossi
Carlo Vergara

Centostazioni

Presidente
Carlo De Vito
Ad
Paolo Simioni
Consiglieri
Enrico Grigliatti
Claudio Levorato
Roberto Mannozi
Enrico Marchi
Mario Miniaci
Roberto Rho
Maria Luisa Stolzi

Sita Sogin

Presidente
Luisa Cecilia Velardi
Ad
Luciano Grazzini
Consiglieri
Marcello Torregrossa
Vittorio De Silvio
Giuseppe Francesco Vinella

simili denunce. Quasi comica una notizia apparsa lo scorso 10 agosto: insetti bianchi invadono un vagone del treno partito da Bolzano e diretto a Lecce, tant'è che i viaggiatori, fermati a Rovereto, sono costretti a proseguire il viaggio in pullman. Le Fs per tutta risposta dichiarano: «La carrozza del treno Espresso partito ieri da Bolzano è stata sottoposta a manutenzione, ma all'ispezione non è stata riscontrata la presenza di nessun insetto salvo qualche formica».

L'Italia sui binari sogna l'Alta velocità, Fs investe su di essa, con interventi di facciata e servizi per una élite di viaggiatori, ma contemporaneamente non provvede a far viaggiare in maniera decente i viaggiatori "normali", non mette in sicurezza l'intera rete esistente. Infatti, insieme al Sistema controllo marcia treno (Smct), un'apparecchiatura che controlla la velocità massima del treno durante la marcia e che ha ridotto quasi totalmente la possibilità dello scontro

tra due treni, restano numerosi tratti di linea in cui manca un altro importante dispositivo, il Sistema di ripetizione segnali continuo. Questo,

attraverso una piccola corrente codificata che passa sulla rotaie, controlla anche l'integrità e la libertà del binario da altri treni. Sui 6.000 chilometri di rete secondaria la Ripetizione segnali, tanto cara ai macchinisti, non verrà mai realizzata, così come non si vedrà il Scmt.

Al loro posto è in via di installazione un Sistema di supporto alla condotta (Ssc), che è una sorta di telepass.

Anche lo stato del materiale rotabile in circolazione non è tra i più nuovi e confortevoli, almeno per quanto riguarda il trasporto pendolari e i treni "normali". Il materiale è vecchio: le locomotive diesel per il trasporto regionale hanno un'età media di 23,8 anni, quelle elettriche si fermano a 21,3, le motrici diesel cargo hanno 31,4

con esito mortale. Ma ancora più singolare e preoccupante è quanto accade sui treni dotati di dispositivo "controllo porte". Secondo quanto dettato da una circolare interna del novembre 2007, quei treni possono partire dalle stazioni con il dispositivo "controllo porte" guasto.

dirigenti sono stati condannati per non aver attuato le necessarie misure di sicurezza e per aver certificato apparecchiature risultate inidonee a garantire la sicurezza al materiale rotabile ferroviario. Dal 2002 ad oggi gli incidenti sono stati tantissimi. Un altro, mortale, ha avuto

come vittima Giuseppina Tagliente, ed è avvenuto proprio il 24 settembre scorso sull'Eurocity Bolzano-Lecce.

Dal 1986 ad oggi si ve-

rificano 130 disastri ferroviari e tantissimi ferroviari morti sul lavoro di cui oltre 50 macchinisti. La sicurezza non è più un valore assoluto, su di essa si può risparmiare e se qualcosa non va bisogna tacere. Così la parola d'ordine è tagli e ancora tagli, ma non alle società del Gruppo, bensì meno personale e più appalti esterni. Queste le ricette dell'azienda, che vuole abbattere ancora i costi, riducendo i macchinisti da due ad uno. Insomma se guardiamo alle tariffe, al servizio offerto ai viaggiatori e al trattamento riservato ai lavoratori, le Ferrovie italiane sono diventate un vero disservizio pubblico. Disservizio che i cittadini - nonostante quello che dichiarano Moretti e Cipolletta - pagano due volte: una con le tasse e un'altra con l'acquisto di biglietti o abbonamenti.

ALESSANDRA VALENTINI

L'incubo delle "porte killer": 800 infortuni, alcuni dei quali mortali, in soli due anni

anni mentre i vagoni delle vecchie "littorine" - ancora numerose - arrivano ai 44. Locomotori e carrozze vecchie ma che vengono molto più utilizzate, dato l'aumento degli utenti.

Le "porte killer". In primo piano ed ancora irrisolta, nonostante le ripetute denunce e segnalazioni di lavoratori e Rls, la questione delle "porte killer", così definite perché causa di incidenti mortali. Ecco cosa succede. Circa la metà delle carrozze in circolazione non sono dotate del controllo delle porte chiuse in cabina di guida. Così se capita di rimanere accidentalmente incastrati in una porta ed i ferrovieri non se ne accorgono, il macchinista parte con conseguenze drammatiche, come dimostrano gli oltre 800 infortuni avvenuti in soli due anni, alcuni dei quali

Il macchinista è obbligato a partire e al capotreno spetta la missione impossibile di controllare a vista la chiusura di decine di porte (in alcuni treni fino a 46) per tutto il tragitto. Anche in questo caso le ferrovie hanno punito severamente quei ferrovieri che, in nome della sicurezza, hanno chiesto la riparazione del guasto prima della partenza.

Le "porte killer" non sono un capriccio dei macchinisti visto che nel novembre 2007 sono stati condannati dal Tribunale di Prato per omicidio colposo Michele Elia, Emilio Maestrini, responsabile sicurezza di Trenitalia, e Fazio Caroti, responsabile certificazione (la pena è stata indultata). I fatti risalgono al 2002 quando una viaggiatrice morì cadendo da una porta aperta in corsa perché priva di un sistema di sicurezza. I tre

vamente poiché in qualità di Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza aveva rilasciato dichiarazioni in merito allo spezzamento del primo di due Eurostar a Milano, avvenuti entrambi nel mese di luglio. Il licenziamento senza preavviso sopraggiunge il 15 agosto.

Per i viaggiatori le cose non vanno meglio. Il trasporto locale e dei pendolari - che coinvolge il maggior numero di utenti, oltre due milioni - è diventato la "Cenerentola" del trasporto su rotaia: non solo incidenti, ma ritardi, incuria e sporcizia, in una odissea quotidiana tra bagni che non funzionano, informazioni nulle, attese senza spiegazioni. Le stazioni e le biglietterie seguivano a chiudere perché ritenute posizionate su tratte non sufficientemente remunerative, ma affollatissime di pendolari. Le cronache estive sono state piene di denunce sulla mancata pulizia dei treni, su viaggiatori che hanno avuto come

I treni pendolari sono la "Cenerentola": incidenti, ritardi, incuria e sporcizia, in una odissea quotidiana tra bagni che non funzionano, informazioni nulle ed attese senza spiegazioni

compagni di viaggio pulci, zecche (a settembre sul Roma-Agrigento) ed insetti di vario genere. Le proteste cadono regolarmente nel vuoto, quando non si imbattono nell'ira pubblica dello stesso Moretti che smentisce l'esistenza di zecche e diffida i viaggiatori dal fare

CRONOLOGIA

Tutti gli incidenti sugli Eurostar dal 2007 al 2008

20 novembre 2007

Treno 9313, Etr 460/022 nei pressi di Orvieto, sulla linea direttissima Roma Firenze. Rottura organi trasmissione con conseguente principio di incendio in galleria.

11 dicembre 2007

Treno in corsa prova, Etr 470/007 nei pressi del bivio Valdarno, sulla linea direttissima Roma Firenze. Rottura organi trasmissione

Gennaio 2008

Treno Etr 470, luogo non conosciuto, monitorata avaria analoga in corsa prova.

7 gennaio 2008

Treno 9312, Etr 485/037, nei pressi del bivio Orvieto Nord, sulla linea direttissima Roma Firenze, distacco albero di trasmissione, danno ad apparecchiature meccaniche e elettriche con principio d'incendio. A seguito di un esposto alla procura da parte dei Rls, la Procura di Bologna ha disposto il sequestro di alcune parti del treno Etr in manutenzione nell'Omc, Officina manutenzione corrente delle Ferrovie dello Stato.

25 gennaio 2008

Treno 9398, Etr 460/025, nei pressi di Firenze, galleria S. Donato, direttissima Roma Firenze.

15 febbraio 2008

Treno 9302 pendolino Roma-Milano, Etr 485/041, un'avaria al motore ha bloccato il treno sulla direttissima tra Orte ed Orvieto. Per i Rls il blocco di un asse, mentre il treno procedeva alla velocità di 220 Km orari, ha causato un principio d'incendio; i macchinisti sono riusciti a fermare il treno fuori dalla galleria

5 aprile 2008

Treno 9437, Milano-Roma delle ore 12, a 250 Km/h nei pressi di Roma ha perso il tetto rischiando l'impatto con il treno Etr 9396 proveniente in senso opposto.

28 maggio 2008

Treno 9304 etr 500, S. Oreste (Roma) si spalanca una porta in corsa, in cabina le apparecchiature segnalano al macchinista "porte chiuse" regolarmente

14 luglio 2008

Treno Eurostar 9427, Milano-Roma delle 7,00, l'Etr 500 si è spezzato in due tronconi tra le carrozze 11 e 12

22 luglio 2008

Treno Eurostar, il treno 9452, Etr 500 si è spezzato. E' successo sempre a Milano nel tragitto dalla stazione alle officine

14 settembre 2008

Treno 9395, ancora l'Etr 485/037, sempre nei pressi di Orvieto, rottura meccanica, guasto a organi di trasmissione

24 settembre 2008

Treno Eurostar 9395, Trieste Roma, Etr 480/037, in una galleria della linea direttissima Roma Firenze, nei pressi di S. Oreste (Viterbo) un convoglio è stato alcune ore fermo per un principio di incendio

7 ottobre 2008

Treno 9395, Etr 485/035, sulla Direttissima Firenze Roma nei pressi della galleria di S. Oreste, i macchinisti avvertono un'avaria, spengono 4 motori ed arrivano a Roma. Un guasto alle apparecchiature dell'alta tensione che ha causato la fusione delle tubature dei freni alla vettura 8. A Roma Tiburtina si è sviluppato l'incendio spento dai macchinisti e dagli agenti della Polfer. Il treno stato messo sotto sequestro e dissequestrato il 21 ottobre.

Etr, pericolo ad alta velocità

Treni spezzati a Milano: il vero problema è la manutenzione, ma chi lo dice viene licenziato

Tredici incidenti in dodici mesi e tutti che riguardano Eurostar. Sono veramente troppi per pensare ad una coincidenza e sostenere che non esistono problemi. Quei treni sono la punta di diamante della flotta. Ma i ferrovieri hanno capito subito che qualcosa non andava. E infatti basta parlare con qualcuno di loro, girare sui loro blog o leggerli le innumerevoli denunce ed esposti che, dall'inverno scorso

lavoratori e rappresentanti per la sicurezza, hanno inviato a varie Procure d'Italia.

Il primo incidente di cui si ha notizia, o meglio per cui ci si comincia a preoccupare, risale al 20 novembre 2007, l'ultimo al 7 ottobre 2008. Gli incidenti hanno interessato la rottura di parti meccaniche relative alla trasmissione e ai motori, lo staccamento di alcuni pezzi, l'incendio di apparecchiature ad alta tensione

e lo "spezzamento" di ganci (gli Etr alla stazione di Milano). Sugli Etr che si sono spezzati a Milano indagano due procure, Milano e Torino. La rottura di organi di trasmissione è stato il motivo più ricorrente di guasti ed incidenti. Se ne sappiamo qualcosa, è grazie alle testimonianze dei lavoratori e dei passeggeri che, sequestrati per qualche ora in un Eurostar, hanno informato le agenzie stampa.

Uno degli episodi simbolo del-

In alto a destra:
un Etr 500;
in basso:
un macchinista
al lavoro.
Foto Giorgio
Perottino/
Lapresse

MACCHINISTI E SICUREZZA

"Agente Solo", come con il Duce

Nel 2008 le Ferrovie lo ripropongono, prevedendo il taglio di oltre 5000 macchinisti

Durante il fascismo sui treni c'era un solo macchinista, l'Agente Solo, quello che Mussolini aveva battezzato "il macchinista di prima classe" e che il leader storico dei macchinisti, Ezio Gallo-

La tecnologia è importante ma solo la presenza di due macchinisti offre un sistema di effettiva sicurezza. Con l'Agente Solo le condizioni di lavoro sono pericolose e alienanti, i macchinisti non ci stanno

ri, definisce «chi si prostituiva a viaggiare da agente solo, quattro bordi nel cappello e uno stipendio maggiore».

Nel 2008 l'attuale dirigenza Fs ripropone l'Agente Solo (A. S.) con forte determinazione. In realtà ci prova da oltre dieci anni. Sostiene che in Europa si fa così, che ci sono le tecnologie adeguate, e che soprattutto si eliminano circa 5000 macchinisti, forse di più. I ferrovieri non si stancano di ripetere che le ferrovie italiane erano le più sicure d'Europa proprio per la presenza di due macchinisti, condizione che vale anche nel ventesimo secolo, con le tecnologie che per fortuna servono a migliorare sicurezza e comfort. Solo la presenza di



due macchinisti offre quell'unico sistema di ridondanza del controllo della guida che solo può dare una sicurezza quasi assoluta.

Le ferrovie italiane, rispetto al resto d'Europa, per le caratteristiche orografiche dell'Italia, hanno particolari specificità: grande numero di gallerie e viadotti, numerosi impianti e stazioni impresenziati, pendenze particolari, tratti a binario unico.

La tecnologia, là dove adeguata (cioè con l'Scmt e la Ripetizione segnali, entrambi), non può essere utilizzata per peggiorare le condizioni di lavoro dei macchinisti, che svolgono un compito particolare e di grande responsabilità, visto che trasportano centinaia e centinaia di persone. Con l'Agente Solo si determinerebbe una condizione di lavoro pericolosa e anche disumana, alienante. Ore ed ore di lavoro alla guida di un treno in solitudine, senza la possibilità di scambiare una parola e di aiutarsi con un collega per risolvere i piccoli e continui problemi che si incontrano durante la guida e che in due possono venire risolti con prontezza, efficienza, sicurezza. Con l'Agente Solo potrebbe anche ricomparire il pedale dell'Uomo morto



la disinformazione operata dalle Fs riguarda l'incidente del 5 aprile avvenuto nei pressi di Roma. Il treno 9437, Milano-Roma, delle ore 12, stava viaggiando a 250 Km all'ora quando ha perso il tetto rischiando l'impatto con il treno Etr 9396 proveniente in senso opposto. Tutti i treni venivano deviati sulla linea lenta con ritardi di circa un'ora. Questa la nota diffusa dalle Fs: «il treno 'Es 9396' diretto ad Udine si è fermato per un inconveniente tecnico provocato da un

Rotture di parti meccaniche relative alla trasmissione e ai motori, staccamento di pezzi, "spezzamento" dei ganci, incendi alle apparecchiature dell'alta tensione. Sugli incidenti di Milano indagano due Procure

corpo estraneo presente sulla sede ferroviaria». Le Fs hanno ommesso di dire che "il corpo estraneo" era

un pezzo del treno che procedeva in senso opposto e che mai avrebbe dovuto staccarsi.

Nella scheda della pagina accanto, si può vedere la lunga serie di incidenti e il modo in cui sono avvenuti. Ma vediamo di capire meglio le ragioni che hanno provocato e provocano rotture e incidenti sui pendolini ed Etr 500. I ferrovieri hanno le idee chiarissime: forse qualche errore nella progettazione, di sicuro una manutenzione scarsa e non adeguata a quei treni, i pendolini, e cioè gli Etr della famiglia dei 480, che hanno sulle spalle milioni di chilometri. Un ferroviere che vuole mantenere l'anonimato perché teme le ritorsioni dell'azienda descrive così gli incidenti. «Quasi tutti gli incidenti sulla direttissima Firenze Roma sono stati causati da un cedimento strutturale. In questo caso il pezzo che cade, nella migliore delle ipotesi cade a terra ad una velocità di 220 chilometri orari e può far deragliare il treno. L'altra avaria tipica è l'incendio della bobina di sbarramento, una sorta di grande trasformatore, che può interessare anche il pavimento delle carrozze, come è avvenuto nell'incidente del 24 settembre».

La direttissima è piena di gallerie e, in più di un caso, l'incendio si è sprigionato in prossimità di esse, procurando un grande spavento ai viaggiatori e persino qualche malore. Per l'azienda però non ci sono problemi di sicurezza. «Abbiamo segnalato il problema all'azienda - ci dice un altro macchinista - e qualche preoccupazione deve averla vista che quando quest'inverno abbiamo rallentato la velocità dei pendolini non ha preso misure disciplinari».

L'azienda in realtà ci ha "messo una pezza", ingabbiando con una struttura metallica tutto l'organo di trasmissione. Di cosa si tratta? «Una misura che non evita lo staccamento dell'albero di trasmissione, ma una scatola che, se si rompe, non lo fa cadere sui binari. Un accorgimento per limitare i danni, quando l'unico modo per risolvere il problema sarebbe avvicinare i tempi tra una manutenzione e l'altra».

E la questione manutenzione è sempre al centro degli incidenti sui due Eurostar spezzatesi alla stazione di Milano il 14 e 22 luglio. Ed è a causa della parola "manutenzione" che è stato licenziato a ferragosto il macchinista Dante De Angelis, che insieme ad altri ferrovieri dell'Assemblea Nazio-

nale aveva dato notizia dei fatti accaduti ipotizzando le cause dei ripetuti incidenti. Per le Ferrovie e per Moretti a Milano c'è stato un errore umano dei macchinisti che avrebbero lasciato inserito il sistema Scmt (Sistema controllo marcia treno), un sistema di frenatura automatica, anche sulla motrice di coda. Dopo il secondo incidente, però, anche Moretti parla di un «errore di progettazione». La colpa quindi, oltre che dei macchinisti, sarebbe dell'Alstom, ma mai

delle Ferrovie che hanno ridotto drasticamente la manutenzione.

Tra i macchinisti ci sono due scuole di pensiero, non molto dissimili tra loro: c'è chi parla di errore di progettazione e di insufficiente manutenzione, e chi attribuisce la rottura dei ganci a Milano solo ed esclusivamente all'insufficiente manutenzione. «Attribuire all'Scmt la causa dello spezzamento non mi convince». È preoccupato il macchinista che ci dice queste cose, «l'inserimento - per errore - di quel sistema anche sulla motrice di coda non può produrre una sollecitazione tale da far spezzare il gancio tra due carrozze. Anche perché parliamo di treni sottoposti a velocità altissime e a vibrazioni fortissime. Vorrei sbagliarmi, ma per me il problema è tutto nella manutenzione fatta su quei ganci, che si sarebbero rotti a prescindere dall'errata manovra dei macchinisti sul Scmt. Quella può, semmai, essere stata un concausa».

Il Pm di Torino, Raffaele Guariniello, su questi incidenti ha posto una domanda eloquente: «Se un passeggero con il treno a 300 all'ora aziona il freno di emergenza, come reagiscono i tenditori?».

A. V.



(Vacca). Ezio Gallori ci spiega perché è contrario all'Agente Solo: «Oggi ci si dice che ci sono le tecnologie. Benissimo, ci siamo sempre battuti per averle. Ma noi chiedevamo e chiediamo sia le apparecchiature adeguate che due macchinisti, perché la sicurezza data dalla tecnologia è teorica, basta un qualsiasi evento per non farla funzionare. Sono necessari due agenti. Oggi, dopo solo 22 mesi di servizio, un giovane macchinista può viaggiare da solo. E' una disposizione che rasenta la criminalità». I macchinisti non ci stanno.

Sui treni viaggiano un numero altissimo di persone, sicuramente più che su un aereo. C'è qualcuno che propone di far volare gli aerei senza il secondo pilota? Perché sui treni questo sembra possibile? Eppure l'Agente Solo è già attivo, "in via sperimentale" su alcune tratte.

A. V.

Ezio Gallori: «Noi chiediamo sia le apparecchiature adeguate che due macchinisti, perché la sicurezza data dalla tecnologia è teorica, basta un qualsiasi evento per non farla funzionare»

Pubblichiamo la lettera di alcuni ferrovieri ai sindacati in merito all'Agente Solo. Descrivono gravi rischi di una linea ferroviaria dell'Abruzzo. Per ovvie ragioni, i firmatari preferiscono rimanere anonimi.

"Ci permettiamo di sottoporre alla Vs attenzione uno stralcio dell'attuale situazione esistente nella Rete Ferroviaria Italiana, affinché arrivi all'attenzione del management del Gruppo Fs che ha elaborato (...) l'elenco dei treni individuati per la sperimentazione dell'Agente Solo alla condotta dei treni.

Per l'occasione prendiamo i treni Cargo (...) ed il tratto di linea Fossacesia/Torino di Sangro - Pescara Centrale.

Abbiamo scelto questo tratto di linea non perché è il peggiore o il più vecchio ma, al contrario, solo perché è stato l'ultimo ad essere inaugurato: il 29 maggio 2002 e aperto all'esercizio il 25 novembre 2005.

Nella stazione di Fossacesia/Torino, da dove partono treni merci, i binari di scalo di presa e consegna sono stati realizzati più corti dei treni a composizione storica bloccata. Il problema è stato risolto da Trenitalia Cargo accorciando i treni (...).

(...) I segnali bassi di manovra sono perennemente a via impedita e sul lato nord non è stato previsto nemmeno un adeguato tronchino per movimentare i locomotori (...).

In questa stazione di Fossacesia non esiste locale di sosta per il personale treni, la stessa sala d'aspetto e i bagni sono stati occupati dalla commerciale Cargo di Trenitalia (...).

Nella tratta Fossacesia-San Vito Chietino vi è la galleria San Giovanni di m. 9311, dal cippo chilometrico 383.734 al 384.693 - a circa metà galleria, per un chilometro mancano nicchie, nicchioni, telefoni fissi (...).

Al km 382.303 della stessa galleria vi è una via di fuga nella quale una volta raggiunta l'uscita ci si ritrova in una gabbia metallica chiusa con lucchetto.

Rfi. A nord di Ortona si persiste nel certificare la linea a doppio binario. Invece, per circa 500 metri la linea è a semplice binario, la stazione di Ortona è ad un solo binario.

Sempre a nord di Ortona le gallerie Nuovo Riccio di m. 2799 e la San Donato sono prive di illuminazione.

A sud di Pescara Porta Nuova (...) da decenni si opera in interruzione di linea sul binario di corsa dispari per la presa e consegna dei treni merci dallo scalo di Pescara Porta Nuova (...).

A Pescara Centrale, in soli 17 anni di esercizio, sono stati troppi gli incidenti, forse sempre per errore umano, errori ripetuti sono dovuti a cause certe che nessuno rimuove.

Dall'entrata in esercizio del nuovo tracciato ferroviario (...) abbiamo segnalato, in una occasione anche alla.d. di Fs, casi di pericolato tamponamento dei quali siamo venuti a conoscenza (maggio 2006) e ripetute criticità emerse nella circolazione (gennaio 2006).

In km 38,41 di linea ben 18 km sono in galleria, senza menzionare i viadotti e le altre particolari specifiche criticità.

In questo tratto di linea abruzzese è indispensabile provvedere alla messa in norma delle infrastrutture ed alla certificazione "vera" di tecnologia fruibile dal personale dei treni quale il Beacc, ovvero la Ripetizione Segnali in macchina, che interfacciato con Scmt, garantisce un buon livello di sicurezza, altro che parlare di Agente solo alla condotta dei treni.

Mauro Moretti, 55 anni, dal settembre 2006 è amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, ma la sua storia nelle ferrovie è assai ricca. Dal 2001 al 2006 è amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana (Rfi). Non sfugge che, nel ricoprire due tra le più alte cariche del Gruppo, Moretti va bene al centro destra ed al centro sinistra. Insomma è un uomo per tutte le stagioni. In realtà nasce come sindacalista, poi passa dall'altra parte (anche qui un quotidiano esempio di "conflitto d'interesse"). Il trascorso nella Cgil lo accredita come uomo di centro sinistra, il pugno di ferro con i lavoratori e l'ossessione di ridurre il personale lo rende gradito al centro destra.

Mauro Moretti è Segretario nazionale della Filt-Cgil dal 1986 al 1990. Poi diventa dirigente del Gruppo Fs a vari livelli, e non è l'unico tra i sindacalisti ad essere "promosso" con appositi provvedimenti. Al di là dei meriti dell'ingegner Moretti, pare di poter condividere l'affermazione di Milena Gabanelli nella puntata di *Report* sulle ferrovie (7 ottobre 2003) a proposito dell'incarico di amministratore delegato di Rfi: «E' come se Cofferati ad un certo punto fosse diventato l'amministratore delegato della Pirelli Cavi». In quella stessa puntata di *Report*, secondo le testimonianze raccolte, Moretti viene

Sindacalista della Filt-Cgil fino al 1990, oggi è tra i manager meglio pagati. Nel 2007 percepisce uno stipendio di più di un milione di euro. Nel 2008 rivela che, diminuendosi il compenso, guadagna "solo" 670 mila euro

individuato come una figura chiave nello smantellamento dei reparti manutenzione e nella riduzione del personale. Vuole tagliare tutto: dalle stazioni alla manutenzione. Ma la sua ossessione è ridurre l'equipaggio da due ad un macchinista. Chiama ad esempio l'Europa, ma dimentica che in Europa la media degli incidenti è superiore a quella italiana, almeno sino a quando non si è cominciato a sperimentare l'agente solo. Infatti quella che veniva definita la "sicurezza assoluta" dei nostri treni era data proprio dal sistema dei due macchinisti.

Ma torniamo al curriculum di Moretti. Dopo essere stato dirigente sindacale, Moretti occupa tutti i settori del Gruppo Fs come dirigente.

Nel 1993 è amministratore delegato di Metropolis (quella che vende gli immobili delle ferrovie, che poi diventerà Ferservizi). Nel 1996 è direttore dell'Area strategica di materiale rotabile e trazione. Nel 2001 diviene amministratore delegato di Rfi. Infine, dall'8 settembre 2006 è amministratore delegato delle Ferrovie. Ha un potere assoluto e piazza i suoi uomini in tutte le posizioni chiave. Vincenzo Soprano diventa amministratore delegato di Trenitalia e Michele Mario Elia succede allo stesso Moretti come a.d. di Rfi. Moretti è uno dei manager più potenti ed anche tra i meglio pagati d'Italia, forse d'Europa, lui che è così attaccato ai paragoni con le tariffe europee. Nell'anno 2007 percepisce come "stipendio" circa un milione di euro lordi, così suddivisi: 600 mila come a.d. di Fs, 150 mila come premio per gli obiettivi ivi raggiunti, 200 mila da consigliere (più dello stipendio percepito dagli altri consiglieri), più ancora 150 mila per gli obiettivi raggiunti in questo altro ruolo. Questo accade nel 2007 e lo si scopre sbirciando tra carte e verbali del cda (novembre 2007). Nel 2008, per la precisione il 29 maggio, Mauro Moretti sceglie la trasparenza e, intervenendo alla trasmissione *Radio Anchio*, rivela che, diminuendosi lo stipendio, guadagna solo 670 mila euro l'anno! Forse si riferisce solo a quelli percepiti come amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, tuttavia anche se fosse il totale, c'è di che stare allegri. Forse - da comuni mortali - era meglio non sapere.

Moretti, ex sindacalista, non perde occasione di affrontare di petto lavoratori e sindacati, ma spesso il suo delirio di onnipotenza lo porta ad atteggiamenti scomposti e non all'altezza del ruolo che ricopre e dello stipendio che percepisce. Si comporta da vero padrone anche se le ferrovie sono ancora dello Stato. Da agosto uno dei suoi bersagli è il macchinista De Angelis, licenziato per aver dato notizia degli Etr spezzati a Milano ed altri incidenti più volte segnalati invano all'azienda. Moretti accusa il macchinista di aver detto il falso, ma intanto gli Eurostar seguitano a rompersi; afferma che non è vero che ci sono problemi, ma smentisce se stesso visto che il 24 luglio dichiara: «E' un fatto progettuale, un piccolo difetto di progettazione». Il 3 ottobre, oltre a De Angelis, l'obiettivo sono i Cobas (che però in ferrovia non ci sono più, ma Moretti è accecato da antichi odi): «Teniamo molto alla giusta collaborazione con i lavoratori e i rappresentanti sindacali, ma quando in un'azienda vivono i Cobas, vuol dire che essa ha ancora pezzi di pubblica amministrazione in cui la gente non



Mauro Moretti.
Foto Roberto
Monaldo
Lapresse

MAURO MORETTI

Un uomo per tutte le stagioni

Dal sindacato ai vertici del Gruppo Fs

rende conto di quello che fa. Non ho mai visto Cobas nelle imprese private. Quando c'è una degenerazione di questo genere non siamo più a normali livelli sindacali». Per Moretti i sindacati di base sono una degenerazione: Sacconi, paragonato a lui, è un esempio di democrazia partecipata!

Ma Mauro Moretti, in qualità di amministratore delegato di Rfi, è anche coinvolto in uno degli incidenti ferroviari più gravi degli ultimi 15 anni. L'incidente di Crevalcore (Bo), avvenuto il 7 gennaio 2005, che costò la vita a 17 persone, tra cui il macchinista Vincenzo Di Biase, sul quale le Fs avrebbero voluto far ricadere l'intera responsabilità della tragedia, parlando come sempre di "errore umano" del macchinista. Effettivamente a Crevalcore ci fu "errore umano", ma non fu, o non fu solo, del De Biase.

A Crevalcore c'era il binario unico. Nel 2003 Rfi decise di eliminare la figura del capostazione presso la stazione Bolognina di Crevalcore per installare l'incrocio convergente telecomandato, nonostante quella tratta non fosse tecnologicamente così avanzata; l'equipaggio del treno era formato da un solo macchinista (con il pedale dell'Uomo morto); sulla linea mancavano sia il sistema Scmt che la Ripetizione segnali che servono a bloccare il treno se, ad esempio, il macchinista non rispetta i segnali e passa con il rosso. A Crevalcore fu tolto un macchinista, non fu messo l'Scmt, fu tolto il capostazione, fu modificato il sistema degli incroci per risparmiare alcuni secondi, fu ridotto il personale prima che la linea fosse provvista della tecnologia adeguata. Il macchinista De Biase aveva solo un muro di nebbia davanti a sé e l'Uomo morto, che

dimostrò tutta la sua inefficienza: infatti una persona può pigiare regolarmente il pedale ogni trenta secondi, ma contemporaneamente può non vedere un semaforo rosso nella nebbia (come a Crevalcore); quattro occhi di macchinista avrebbero potuto, molto probabilmente, evitare la strage; la tecnologia prima dei tagli avrebbe evitato la strage. Di sicuro c'è stato un errore umano.

Ad aprile 2006 Mauro Moretti ed altri dieci dirigenti vengono indagati per disastro ferroviario colposo e omicidio plurimo. Il 22 febbraio 2008 il Gup del Tribunale

di Bologna, accogliendo l'opposizione presentata dai Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e dai *macchinisti uniti* dell'Orsa, respinge la richiesta di archiviazione formulata dalla Procura nei confronti di Mauro Moretti, Michele Elia e Giancarlo Paganelli e conseguentemente chiede la loro imputazione coatta per le ipotesi di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni. Il Pm contesta loro di «aver omesso di disporre l'installazione degli idonei dispositivi di sicurezza (in particolare R.S., Ripetizione Segnali e Scmt, Sistema di Controllo Marcia Treno) e di prescrivere comunque le idonee misure e cautele per la sicurezza del traffico ferroviario sulla linea Bologna-Verona». Il processo è tuttora in corso con l'interrogatorio di Moretti tenutosi il 28 ottobre scorso a Bologna. Moretti e gli altri imputati hanno chiesto di essere giudicati con rito abbreviato che verrà celebrato il 27 gennaio e il 12 febbraio. Data in cui potrebbe arrivare la sentenza.

Vuole tagliare tutto: dalle stazioni alla manutenzione. La sua ossessione è ridurre l'equipaggio da due ad un macchinista. Uno solo, come nell'incidente di Crevalcore, per il quale anche Moretti è tra gli indagati

sporre l'installazione degli idonei dispositivi di sicurezza (in particolare R.S., Ripetizione Segnali e Scmt, Sistema di Controllo Marcia Treno) e di prescrivere comunque le idonee misure e cautele per la sicurezza del traffico ferroviario sulla linea Bologna-Verona». Il processo è tuttora in corso con l'interrogatorio di Moretti tenutosi il 28 ottobre scorso a Bologna. Moretti e gli altri imputati hanno chiesto di essere giudicati con rito abbreviato che verrà celebrato il 27 gennaio e il 12 febbraio. Data in cui potrebbe arrivare la sentenza.