Protesta dei macchinisti: dal 20 gennaio i convogli viaggeranno a velocità ridotta, e comunque a meno di 150 km. orari



Macchinista alla guida *foto Mauro Penci/Pragma foto*

«Ralleteremo i treni»

RE. INT.
ROMA

VELOCITA' ridotta per tutti i treni. E comunque nessun convoglio oltre i 150 km. orari. E' la forma di protesta che hanno deciso di attuare i macchinisti del Comu (Coordinamento macchinisti uniti) per sollecitare una maggiore attenzione alla sicurezza dopo l'incidente del Pendolino.

La protesta, che potrebbe far saltare completamente l'orario delle Ferrovie dello stato, partirà alle 13.26 del 20 gennaio e terminerà quando la società Fs affronterà, con provvedimenti concreti, i problemi posti dal Comu.

Intanto i dirigenti del sindacato dei macchinisti hanno commentato con sarcasmo le indiscrezioni pubblicate ieri da un quotidiano romano sui primi risultati raggiunti dalla commissione d'inchiesta ministeriale che indaga sul disastro. Tra le varie concause ipotizzate, c'è quella che i macchinisti dell'Etr 460 «Botticelli» al momento del deragliamento fossero distratti per il pranzo. «E' assolutamente ridicolo – ha detto Bruno Salustri, del Comu, in occasione di una conferenza sulle ferrovie organizzata da Rifondazione Comunista – pensare che qualcuno possa attraversare le carrozze, dal ristorante alla cabina di guida, per portare il pranzo ai macchinisti e che questi si possano distrarre per mangiare. Conoscevo troppo bene De Santis, uno dei due macchinisti, era un pignolo e non avrebbe mai fatto una cosa del genere. Per di più – aggiunge – il treno era partito alle 12,55 e quindi, molto probabilmente, i macchinisti avevano pranzato prima di partire. Ma a parte questo, c'è una procedura ben precisa da seguire in caso di allontanamento di uno dei manovratori: si chiama il capotreno che si reca in cabina di guida per coadiuvare il macchinista che resta».

Gli esponenti del Comu sono intervenuti anche sull'ipotesi che la concausa dell'incidente sia stata il malfunzionamento del sistema automatico di rallentamento. «In quel tratto, come in molti altri, era attivo il sistema di 'abbattimento di codice' - dice Salustri - vale a dire un sistema che segnala ai macchinisti la necessità di ridurre la velocità gradualmente e che richiede una risposta da parte di questi ultimi spingendo più volte un tasto e quindi rallentando. In caso contrario interviene l'automatismo ed il treno entra in frenata automatica. Questo sistema – precisa il sindacalista – era stato disattivato tempo fa per permettere ai treni di guadagnare circa tre minuti sui tempi di percorrenza. Se fosse stato in funzione il treno avrebbe rallentato comunque ed avrebbe imboccato la curva ai 110 chilometri orari previsti».

I macchinisti del Comu non escludono in assoluto «una responsabilità dei manovratori per quanto riguarda la velocità, ma resta il fatto che se non fosse stato disattivato il sistema di 'abbattimento codice' il deragliamento non ci sarebbe stato». Ma il problema, per i macchinisti, va oltre il singolo caso. La casistica degli incidenti, più o meno gravi, ripropone il problema della manutenzione. «Una volta – ha detto nel corso della conferenza un tecnico della manutenzione rotabili – gli interventi di revisione completa nelle officine grandi riparazioni venivano effettuati ogni due anni, mentre quelli di piccola revisione erano realizzati ogni 8 e successivamente ogni 12 mesi. Dal 1992 l'Ente ha portato i controlli rispettivamente a tre anni i primi e ha abolito i secondi».

Sul piano dell'inchiesta giudiziaria, intanto, il procuratore capo di Piacenza Alberto Grassi, che dirige le indagini sul deragliamento del Pendolino, ha detto ieri che la commissione dei periti incaricata di chiarire le cause del disastro sarà nominata entro la settimana prossima. I componenti della commissione sono già stati individuati dai magistrati. Si tratta, ha detto Grassi, di esperti di «alto livello e assolutamente imparziali». I loro nomi, tuttavia, non saranno divulgati, «per consentire loro di lavorare in pace e senza pressioni perché saranno loro che individueranno la causa o le cause dell'incidente». Grassi ha poi ribadito che il materiale sequestrato rimane sotto segreto istruttorio, anche per le Ferrovie. «Non posso – ha aggiunto il magistrato – far esaminare il materiale sequestrato a una parte che potrebbe essere chiamata a rispondere dell'incidente».

A chi ha previsto per l'indagine in corso un parallelo con le vicende giudiziarie del disastro aereo di Ustica, Grassi ha ribattuto: «Non rendiamo più drammatico il caso di quanto non sia. Il materiale sequestrato non corre il rischio di manomissioni proprio perché è stato sequestrato tempestivamente ed è costantemente sorvegliato dalla polizia. Qui non deve sparire niente».

Tornando al merito dell'inchiesta sul deragliamento di domenica scorsa, Grassi ha dichiarato: «Quella curva è molto pericolosa, questo si può dire, e la tabella che indica il limite di velocità non corrisponde al codice nominato, questo è un dato di fatto».

ALTA VELOCITA'

Emilia Romagna, il progetto va modificato

DANIELA GUERRA *

Anche in Emilia-Romagna, così come a livello nazionale, si procederà ad una verifica del progetto dell'Alta velocità ferroviaria entro il 31 gennaio prossimo. Con grande fatica, i gruppi consiliari regionali dei Verdi e di Rifondazione comunista hanno ottenuto infatti che la Regione attivasse un'udienza conoscitiva cui potessero partecipare tutti i soggetti che da anni sono impegnati nella revisione critica del progetto Alta velocità ovvero comitati, associazioni ambientaliste, forze politiche, enti locali. Si è riusciti in questo modo a bloccare la fretta della giunta regionale che intendeva chiudere l'approvazione dell'intera tratta Milano-Bologna o almeno della porzione Milano-Parma.

In realtà su quella tratta restano aperti molti problemi: la mancanza di un preciso programma di esercizio; le mitigazioni dell'inquinamento acustico; la garanzia del rispetto dei limiti relativi ai campi elettromagnetici; la velocità della proposta di alimentazione in corrente alternata; la definizione dei cantieri, la mitigazione degli impatti ambientali ed infine la definizione delle relazioni della nuova linea coi servizi ferroviari regionali.

L'elenco fatto è l'esatta trascrizione di quanto contenuto nel documento approvato dall'ultima Conferenza di Programma, che ha per questo deciso di non approvare, allo stato attuale, la tratta Milano-Bologna. Uno dei presupposti sui quali si è finora basato l'assenso della regione al progetto consiste nella possibilità di attivare un servizio ferroviario regionale e metropolitano, che sarebbe reso possibile proprio dal quadruplicamento della direttrice Milano-Firenze. Tale impegno, contenuto nell'accordo quadro sottoscritto dal ministero dei Trasporti, dalle Fs, da Tav e dalla regione, è totalmente disatteso dalle Fs che oggi arrivano a prevedere il taglio dei 108 convogli locali, taglio che colpirà pesantemente l'utenza pendolare.

Resta poi totalmente inaccettabile la soluzione del nodo di Modena che prevede una «circonvallazione ferroviaria» a nord della città, con quasi 20 km di viadotto sopraelevato, onerosissimo dal punto di vista ambientale e paesaggistico ed inadeguato e paradossale dal punto di vista trasportistico dato che le merci che viaggiano sulle linee vecchie passerebbero dentro la città, mentre i passeggeri con l'alta velocità fuori.

Auspichiamo che la giunta regionale recepisca le soluzioni alternative che i Verdi e le associazioni ambientaliste avanzano, correggendo un progetto che a tutt'oggi prevede una nuova linea totalmente specializzata e che non risolve il problema delle merci.

Riteniamo che si tenti di dare risposte alle necessità trasportistiche (che, vogliamo ricordarlo, interessano principalmente i percorsi brevi e medi) con soluzioni che puntano molto sull'immagine (oltre che sugli appalti): treni «futuristici» che viaggiano a 300 km/h, facendo dimenticare agli utenti che non serve andare da Bologna a Milano in poco più di un'ora, quando poi manca la coincidenza per Bergamo.

Riteniamo pura follia inserire a fianco di un tessuto ferroviario arretrato e che necessita di interventi di messa in sicurezza, una linea avveniristica su cui viaggiano prototipi rilevatisi purtroppo pieni di difetti.

Cosa succederebbe se incidenti come quello di Piacenza avvenissero nella lunga galleria tra Bologna e Firenze che, per garantire sicurezza e tempestività di intervento, dovrebbero essere dotata di treni di servizio agli imbocchi delle gallerie con un ovvio aggravio di spesa.

Se la giunta regionale proseguirà nella volontà di esprimere parere favorevole al progetto così come è, cadrebbero per i Verdi dell'Emilia-Romagna i presupposti politici di un appoggio alla maggioranza.

* **capogruppo Verdi in regione**