

Ieri un'ora di stop. Cobas, Cub e SdL: il 7 sciopero generale dei trasporti

# I ferrovieri chiedono sicurezza L'ad delle Fs Moretti: «Sciacalli»

**Roberto Farneti**

«Sciacalli» che speculano sulle disgrazie «per interessi personali». Mauro Moretti, amministratore delegato delle Fs, liquida così chi, dopo la tragedia di Viareggio, alza la voce per chiedere che nel trasporto ferroviario la sicurezza sia sempre al primo posto. Dopo avere ignorato gli allarmi lanciati nei mesi scorsi dai sindacati e dai Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, Moretti alza le spalle anche di fronte allo sciopero di un'ora messo in atto ieri da ben sei organizzazioni sindacali - Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt, Ugl, Fast e Orsa - proprio per sollecitare una maggiore attenzione su questo tema, reso più delicato dall'ingresso sui binari dei privati.

«La nostra rete è la più sicura d'Europa, molto meglio di Francia e Germania», ribatte Moretti dagli schermi di «Sky Tg24», mentre scorrono le immagini agghiaccianti di palazzine annerite e auto sventrate nei pressi della stazione per l'esplosione seguita al deragliamento di un treno merci. Che senso ha vantarsi di essere i primi della classe se poi non si riescono a evitare simili catastrofi?

Se lo chiedono anche i sindacati Cobas, Cub e SdL, che all'arroganza delle Fs rispondono con la proclamazione di uno sciopero generale dei trasporti per martedì prossimo. Le organizzazioni del Patto di Base non sembrano condividere la conferma dei vertici delle Fs ad opera del governo e puntano il dito contro la «mancanza o la carenza» di controlli. Lo sciopero generale dei trasporti indetto da Cobas Cub e SdL

si articolerà nel seguente modo: per quanto riguarda il settore ferroviario, i lavoratori sono chiamati a incrociare le braccia per quattro ore dalle 10 alle 14; quattro ore di sciopero anche nel trasporto pubblico locale e trasporto merci e logistica nel rispetto delle fasce protette localmente definite, che saranno comunicate singolarmente; un'ora di sciopero nel trasporto aereo dalle 10 alle 11 e un'ora nel settore del trasporto marittimo all'inizio di ogni partenza. Di fronte ai cadaveri carbonizzati di tante persone innocenti, che senso ha giocare allo scaricabarile, come fa in un'intervista a *Il Messaggero* Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia, quando ricorda che dei tre incidenti verificatisi in Toscana a giugno, due di loro «sono accaduti su due carri di aziende esterne». Un particolare che Soprano definisce «non irrilevante», dal momento che «siamo in un mercato liberalizzato, il che significa che c'è libera circolazione di carri all'interno del sistema ferroviario europeo in base a regole europee. E ci sono soggetti privati che magari sono immatricolati in altri paesi». Come a dire: noi che c'entriamo? Semmai è un problema di regole.

E invece anche le Fs - oltre al governo - dovrebbero preoccuparsi se sui tanti binari che attraversano in lungo e in largo il nostro paese viaggiano delle bombe capaci di esplodere in qualsiasi posto e in qualsiasi momento, se qualcosa va storto. Tra l'altro la locomotiva che trainava il treno merci deragliato a Viareggio è di Trenitalia. Certo, tocca alla magistratura accertare le responsabilità sul piano penale. Ma ci sono an-

che altri piani che vanno presi in considerazione. Sappiamo che appena la scorsa settimana si era verificato un incidente analogo a quello di Viareggio (cedimento dell'asse) che aveva coinvolto un carro privato che trasportava merci pericolose e nocive. Perché quindi l'ad di Trenitalia si inalbera o si sente chiamato in causa quando Guglielmo Epifani parla di «tragedia annunciata»? «Dal punto di vista degli effetti - nota il leader della Cgil - poco cambia se il vagone sia delle Ferrovie dello Stato o di una compagnia straniera: il risultato è che c'è la responsabilità di qualcuno che non ha controllato bene. Non si può - aggiunge Epifani - mandare dei carri che trasportano materiale così infiammabile su un vagone con un semiasse arrugginito che può saltare da un momento all'altro».

Scuote la testa anche Fabrizio Tomaselli, coordinatore nazionale di SdL Inter-categoriale: «Qualcuno - osserva - si è già affrettato a dire che le Ferrovie dello Stato non sono responsabili e che i controlli sono decisi a livello europeo». La verità che «nessuno dice», accusa il sindacalista è invece un'altra e cioè che «nell'ottica del contenimento dei costi, il comparto controllo dei carri, una volta svolto da personale specifico, viene oggi svolto da personale che cumula più funzioni: macchinista-verificatore-manovratore...».

Per quanto riguarda invece il mancato decollo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza nelle ferrovie, Tomaselli ricorda che «gli ostacoli al suo sviluppo, vengono proprio dal gestore della rete in Italia RFI, che non intende rilasciare questo ruolo e questa funzione».

