

**Escoriazioni per l'uomo alla guida del convoglio «Ora non ricordo più niente». La denuncia delle associazioni: zero investimenti e non uno straccio di assistenza .**

Ci siamo trovati ammassati l'uno sull'altro. Ho visto un giovane volare fuori dal finestrino

NAPOLI. Tra i feriti lievi, molti dimessi in giornata, c'è pure il macchinista, Giancarlo Naso, 45 anni e almeno venti di esperienza sul lavoro. Dopo le cure, interrogato dagli inquirenti ha detto: «Non ricordo nulla».

Negli occhi dei testimoni, invece, ci sono terrore e sangue. Un'impiegata del Centro direzionale di Napoli, arrivata in ospedale per escoriazioni lievi, si trovava in una carrozza che non si è ribaltata. Ha gli occhi lucidi quando prova a raccontare quegli attimi tremendi: «C'era una curva sulla sinistra e invece il treno è andato dritto fuori dai binari, io lo prendo spesso, in quel punto la velocità si avverte, ma non so dire che cosa è successo. La prima carrozza era completamente distrutta, la seconda è finita sopra, ponendosi quasi in verticale. Una scena terribile, scappavamo tutti mentre c'erano feriti e sangue dappertutto. Io sono stata miracolata».

Alessandra Tedesco, responsabile del Servizio operativo del 118, ha visto arrivare molti feriti. «Abbiamo soccorso molti politraumatizzati e policontusi ed è stato fortissimo, in molti casi, l'impatto psicologico dell'incidente per i passeggeri». Molti di loro non si sono resi conto di che cosa stesse accadendo. «Hanno sostenuto di essersi trovati all'improvviso ammassati, uno addosso all'altro, corpi su corpi».

A bordo del treno, per fortuna, non c'erano bambini, né donne incinte. C'era Rosa, 40 anni, che abita nella zona industriale di Napoli. «Un enorme boato, poi tanti strilli e sangue ovunque» dice ancora scioccata. Drammatico anche il racconto di Mario, 30 anni: «All'improvviso ci siamo trovati sottosopra. La gente urlava, c'era sangue, ho visto volare un ragazzo fuori dal finestrino».

Attorno a Giuseppe Marotta, il pensionato ex cancelliere morto nel deragliamento, si stringono i familiari. Il corpo dell'uomo è in una saletta del pronto soccorso del Loreto Mare. «Siamo addolorati», dice una parente che invita a parlare «con chi si è salvato per capire se c'è stato errore umano, se è vero che il macchinista parlasse al telefono e se davvero non abbia frenato nel punto in cui avrebbe dovuto». Alla spicciolata arrivano altri parenti. La moglie del povero Giuseppe, affranta, è accompagnata dai figli.

La voce di un treno che correva troppo e di un macchinista che parlava al cellulare si è ricorda tra i testimoni per tutta la giornata. Ma per ora nessuna conferma ufficiale, almeno sul presunto eccesso di velocità.

«Vi racconto il mio inferno quotidiano»

La denuncia delle associazioni: zero investimenti e non uno straccio di assistenza . A Mantova il curioso patto tra lavoratori e capotreno per fare pipì

ROMA. E' una vessazione quotidiana, un mandar giù rabbia giorno dopo giorno fino a quando non ce la fai più e allora scoppi. E magari blocchi i binari, come è successo in passato. Vita dura quella del pendolare.

Se chiedi a uno di loro di raccontare il suo calvario quotidiano, comincia a mettere in fila una serie di angherie lunga come un rosario: ritardi, treni vecchi che sono forni d'estate e frigoriferi d'inverno, scarsa pulizia dei vagoni, bagni impraticabili. Ma anche nessuno che ti dia mai uno straccio di informazione, magari per tempo. «E la cosa peggiore è che non si vede l'uscita dal tunnel. Sono anni che va avanti così e

non cambia mai niente», dice sconsolato Ettore Fittavolini, presidente dell'associazione pendolari di Piacenza. Su 2.600.000 persone che ogni giorno salgono su un treno, il 95% è composto da pendolari eppure nonostante questo sono considerati viaggiatori di serie B.

«Vuole un esempio di come viviamo?», chiede Gianni Fanguggi, del comitato pendolari di Velletri. «Sulla tratta Roma-Velletri, che per metà è a binario unico, il treno è spesso guasto, specie d'estate. Un'incubo per i lavoratori. Ma nessuno si prende la briga di avvertirci, magari quando siamo alla Stazione Termini e possiamo scegliere percorsi diversi. E così ogni volta tocca aspettare più di un'ora prima che arrivi un'altro treno».

«La verità è che Trenitalia spende tutto per l'Alta velocità dimenticando il trasporto locale», incalza Fittavolini. «Per noi c'è solo una parola: disservizi. Sui nostri treni è difficile trovare una porta che funzioni: per salire o scendere devi girare mezzo convoglio». Non parliamo poi dei bagni. Tovarne uno agibile è un'autentica scommessa. A Mantova i pendolari hanno fatto un accordo con i capotreno per cui se qualcuno deve andare in bagno lo avverte e il treno ferma alla prima stazione. Ma succede anche su molte altre tratte.

Secondo Legambiente, gli investimenti che le regioni hanno fatto per il trasporto locale sono al lumicino. Quella che investe di più è la Campania, con l'1,52% del proprio bilancio mentre in fondo alla classifica ci sono il Veneto (0,04%) il Friuli Venezia Giulia (0,02%) il Molise (0,0002%) e alla Sicilia, con un investimento pari a zero. «E poi c'è la ciliegina sulla torta», conclude Fittavolini. «Dal primo agosto gli abbonamenti regionali mensili sono aumentati del 4 per cento, cifra superiore al tasso di inflazione: per percorrere 72 chilometri in prima classe adesso pago la bellezza di 111 euro. Nel 2005 ne bastavano 77».

