

Emergenza maltempo e trasporti - Più treni, meno binari. L'ingorgo Bologna. I sindacati: dopo i tagli solo una squadra per l'emergenza maltempo. Trenitalia e i convogli soppressi: «così è stato evitato il blocco totale»

BOLOGNA - In un ipotetico piano di invasione nemica sarebbe l'obiettivo principe. Lo scalo ferroviario di Bologna è l'ombelico dell'intera rete nazionale: conquistarlo significa spezzare in due l'Italia. Dalla ottocentesca stazione Centrale transitano ogni giorno più di 800 treni, quasi 59 milioni di passeggeri all'anno: strada obbligata sull'asse Nord-Sud per l'85 per cento dei convogli. Il Generale Inverno, che in Emilia e soprattutto in Romagna sta picchiando davvero duro, ha fatto pericolosamente scricchiolare in questo inizio di febbraio i delicati equilibri del nodo bolognese. Disagi infiniti. Treni soppressi o bloccati nel gelo delle campagne. Ritardi a due zeri. Passeggeri e pendolari che denunciano di essere stati abbandonati a se stessi.

Pendolari isolati

Trenitalia, con l'amministratore delegato Mauro Moretti, si è difeso su tutta la linea: «La situazione è stata davvero eccezionale, abbiamo fatto tutto il possibile, all'estero le cose non vanno meglio e, per quanto riguarda Bologna, la decisione di ridurre il numero dei convogli in circolazione, come previsto dal piano neve, ha evitato che questo snodo fondamentale andasse in tilt: l'80 per cento dei treni ha circolato». Punti di vista, naturalmente. A sentire Giuseppe Poli del Comitato regionale utenti delle Ferrovie (Crufer), «i convogli regionali soppressi durante le nevicate di una settimana fa sono stati il 60-65 per cento del totale: un disastro per gli oltre 100 mila pendolari della regione».

E Pascale Buda, presidentessa del Rombo, che riunisce più di 500 passeggeri della Romagna, non gioca con le parole: «Ma quale piano neve! Qui è andato tutto in tilt. Sono stati cancellati decine di treni ogni giorno. Solo mercoledì scorso era impossibile, tra le 15 e le 19, raggiungere Ancona da Bologna: 3 treni erano soppressi e altri 3 avevano ritardi tra i 75 e i 187 minuti». Il 7 febbraio il sito delle Ferrovie annunciava per il giorno successivo la soppressione di 200 treni solo in Emilia Romagna.

Tilt o non tilt, anche a Trenitalia, dove l'autocritica raramente è di casa, riconoscono che stavolta la trincea bolognese ha vacillato. Ma siamo sicuri che sia tutta e solo colpa della neve, anche se si è trattato oggettivamente di una perturbazione eccezionale? «No, gli effetti del maltempo sono l'inevitabile conseguenza di scelte aziendali di un certo tipo - afferma il segretario nazionale della Fit-Cisl, Giovanni Luciano -. A mettere a dura prova lo scalo bolognese è una politica di disinvestimenti perseguita da almeno 10 anni, a cominciare dalla drastica riduzione del numero dei dipendenti della Rete Ferroviaria Italiana, passati da 45 mila agli attuali 28 mila». Una scelta su scala nazionale che a Bologna, dove ricadono le pressioni dell'intera rete, si è fatta sentire più che altrove. «Lo scalo - afferma Alberto Ballotti, segretario regionale della Fit-Cgil - è sottoposto da anni a una pressione di traffico assolutamente sproporzionata alle sue capacità». La costruzione, tuttora in corso, della sotterranea per l'Alta velocità ha infatti ridotto da 15 a 11 il numero dei binari passanti: «Se fino al 2004 transitava un Eurostar ogni 2 ore, adesso passano due Frecciarossa ogni 60 minuti» aggiunge Ballotti.

La scure dei tagli

«Si vuole risparmiare su tutto, e questi sono i risultati - sbotta Giovanni Luciano -. Sia maledetta l'Alta velocità: a parte Milano, Roma, Bologna e Napoli, il resto della rete ferroviaria è stata lasciata a piedi». A cominciare, denunciano i sindacati, dalla manutenzione ordinaria e preventiva: «Fino a poco tempo fa le

Officine Grandi Riparazioni di Bologna erano il fiore all'occhiello della nostra rete: perfino gli svizzeri mandavano a riparare qui i loro treni ad alta velocità. Poi l'azienda ha cominciato a ridurre drasticamente il personale e di recente ha annunciato che a fine 2012 le Officine saranno chiuse».

Una cura dimagrante che rischia di sguarnire la trincea ferroviaria bolognese. Tra i vecchi del sindacato c'è chi ricorda quando alla stazione Centrale erano almeno 4 le squadre (ognuno formata da 5-6 addetti) adibite al delicatissimo compito di pulire in caso di neve e gelo gli scambi o di applicare le scaldiglie: «Ora è operativa non più di una squadra, nonostante il volume del traffico sia aumentato: un controsenso». Per non parlare poi dei locomotori di soccorso: «Prima ne avevamo a disposizione 5 o 6 - afferma il segretario Ballotti -, ora non credo superino le due unità. Sintomatico quanto è successo sabato scorso quando, nell'arco di poche ore, si sono bloccati per la neve un Frecciarossa a 200 metri dalla stazione, un altro treno sul ponte di via Mazzini e un terzo a Castelfranco Emilia, a 9 chilometri. Morale: prima che l'unico locomotore potesse intervenire in tutti e tre i casi sono passate ore, con i passeggeri bloccati sui convogli». O, ancora, la tecnica del pre-riscaldamento del treno in caso di gelo intenso: «Il convoglio veniva tenuto acceso nei depositi alcune ore prima della partenza, ma poi hanno smesso di farlo per risparmiare sul personale».

I treni fantasma

L'amministratore Moretti promette «un piano sul trasporto regionale per 2 miliardi di euro», ma intanto i pendolari disegnano scenari da Deserto dei Tartari: «Molte piccole stazioni sono vuote, non c'è alcuna assistenza - denunciano quelli del Rombo -. Su tutta la linea adriatica, fino a Bologna, il movimento e le informazioni sui treni dipendono da un'unica regia che fa capo alla direzione ferroviaria di Bari. La soppressione dei treni non viene annunciata: semplicemente vengono cancellati dal tabellone delle partenze e degli arrivi come se non fossero mai esistiti, come se tutto funzionasse alla perfezione...». E invece la trincea Bologna dà segni di stanchezza.

