

L'INCIDENTE

Tragedia ferroviaria in Puglia: decine di morti E parte la solita ricerca di un capro espiatorio

CRONACA

13_07_2016



**Stefano
Magni**



Scontro fra due treni locali in Puglia, nella tratta fra Andria e Corato. Il bilancio provvisorio è drammatico: almeno 27 i morti e cinquanta feriti. La responsabilità di quanto è accaduto non è ancora accertata. I due treni si sono scontrati mentre

viaggiavano in curva a più di 100 km/h. I due macchinisti non avrebbero fatto neppure in tempo a vedersi prima dell'impatto che ha letteralmente disintegrato locomotive e vagoni di testa.

Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella parla di tragedia **"inammissibile"**. Definizione strana, considerando che di "inammissibile" c'è l'errore umano. Se dovesse essere accertata una precisa responsabilità, con nome e cognome, quella sua azione sarebbe inammissibile. La tragedia in sé, quando le sue cause non sono accertate, non può essere ancora giudicata. E conosciamo ancora troppo poco. Sappiamo che su quella tratta non c'era un sistema di blocco automatico, ma un blocco telefonico. Dunque il controllore doveva telefonare ai macchinisti per dar loro l'autorizzazione al passaggio. Uno dei due treni (quale è ancora da accertare) è passato senza autorizzazione. I due treni erano fra i più moderni delle linee locali, uno introdotto nel 2005 e l'altro nel 2009, perfettamente rodati, nessun guasto riscontrato ai freni. Probabile che sia mancata la telefonata giusta al momento giusto, o l'errore è del macchinista che non l'ha ricevuta? Si è trattato di un concatenamento di eventi sfortunati? E' ancora troppo presto per dire, appunto, stando agli elementi che tutti abbiamo per le mani. Eppure c'è molta fretta di emettere condanne.

"Sono certo che magistratura e forze dell'ordine svolgeranno appieno il proprio compito di accertamento di eventuali responsabilità – dichiara Massimo Cassano, sottosegretario al Lavoro - Ma da uomo di Stato e, ancor più da pugliese, provo un forte sentimento di rabbia per la situazione in cui sovente si trovano i pendolari alle prese con trasporti ancora del tutto insufficienti, spesso grazie anche a precise responsabilità. Oltre al cordoglio, quindi, pretendo un'azione decisa da parte di tutte le istituzioni preposte, affinché la sicurezza torni ad essere la principale garanzia per chi, per motivi di studio o di lavoro, è costretto a utilizzare le linee ferroviarie locali". La colpa implicitamente va a ricadere sulla gestione delle ferrovie, sul "privilegio" di cui godrebbero le linee ad alta velocità rispetto a quelle locali usate dai pendolari, anche sui sistemi di sicurezza. E' la tesi dell'editoriale di Sergio Rizzo sul *Corriere della Sera*: "... ci siamo completamente dimenticati del trasporto locale, consegnando studenti e pendolari a una specie di girone dantesco fatto di carrozze sfasciate gelate d'inverno e roventi d'estate, treni sporchi e stracolmi, convogli perennemente in ritardo". Treni che però, come abbiamo visto, nel caso di questo incidente in Puglia erano moderni e puliti. Il problema vero è l'impossibilità di adottare sistemi di sicurezza costosi e sofisticati su più di 16mila chilometri di linee ferroviarie. Le priorità sono assegnate alle tratte più affollate. In generale la rete italiana, nazionale e locale, è fra le più sicure d'Europa, **stando al numero di incidenti** in rapporto al volume del traffico. Non si rintraccia alcuna

particolare trascuratezza, in questo senso.

Singolare il commento del sindacato USB-Lavoro Privato della Puglia, che esclude a priori l'errore umano commesso da un ferroviere: "Mentre noi attendiamo sentiamo, però, già parlare di 'probabile' errore umano. Se per errore umano si intenderà quello che qualche ferroviere ha commesso durante il suo lavoro, USB reputa inaccettabile (*sic!*) che oggi, 12 luglio 2016 un immane disastro ferroviario abbia l'errore umano tra le cause possibili. Se errore umano è stato, USB chiede di non ricercare l'errore tra i ferrovieri, ma tra i Ministri e Presidenti di Regione che si sperticano nell'elogio della sicurezza ferroviaria anziché dare seguito al Dlgs n112 del 15 luglio 2015 che equipara le reti ferroviarie italiane. L'errore umano è commesso tutti i giorni da chi permette che sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario insistano 2 agenzie differenti (ANSF ed USTIF) che adottano norme differenti in tema di mezzi e sistemi di distanziamento ferroviario. Errore umano è quello dei dirigenti aziendali che non attrezzano linee e locomotive con sistemi tecnologici moderni perché troppo presi dalla 'costruzione' di mirabolanti bilanci economici da presentare alla stampa, se non agli speculatori di borsa. Errore umano è quello che alla sicurezza del sistema ferroviario interpone il mercato ed il profitto". Difficile trovare un commento più ideologico. Se mai dovesse essere trovato un errore umano fra i suoi tesserati, il sindacato avrebbe già pronta la risposta: colpa del sistema (che è privato e capitalista, come sempre).

Da parti opposte, leghisti e comunisti puntano il dito sullo stesso bersaglio: la rete ferroviaria, che in quella tratta è a binario unico. “Morire su un treno regionale nel 2016, su una tratta che doveva essere raddoppiata da anni e che invece è a binario unico – dichiara Rossano Sasso, Coordinatore Regionale Noi con Salvini, Puglia - Morireda pendolare in un Paese che si divide tra favorevoli e contrari all'alta velocità, su binari vecchi di cent'anni. Succede in Puglia, Sud dell'Italia, regione con le infrastrutture da quarto mondo”. Anche se lo stesso identico tipo di incidente è avvenuto lo scorso febbraio in Baviera, una delle regioni più ricche della Germania. Non proprio quarto mondo, insomma. Dalla parte opposta dello spettro politico: “Alternativa Comunista esprime il più profondo cordoglio per le vittime e i familiari della strage ferroviaria della ferrovia Bari Nord. Una strage avvenuta su una ferrovia privata, foraggiata da soldi pubblici, che ha ancora tratti ad un binario unico, cosa incredibile nel 2016. In queste ore di grande impegno di tutti coloro che si stanno prodigando per salvare vite umane nelle lamiere delle carrozze ferroviarie, riteniamo fuori luogo e propagandistica la presenza del Premier Renzi che piuttosto che rilanciare il servizio pubblico ferroviario, specie al Sud, spesso carente da questo punto di vista, preferisce finanziare opere costose ed inutili come la Tav o arricchire le banche”.

Da notare che #binariounico è diventato un trend topic su Twitter, mentre *Il Fatto Quotidiano* è fra i primi a riportare il ritardo nei lavori di raddoppio della linea, che già avrebbero dovuto essere completati entro il 2015. Colpa del binario unico, dunque? La rete RFI (gruppo Ferrovie dello Stato) ha circa 9000 km di linee a binario unico e circa 7500 a doppio binario. Le linee ferroviarie non sono a doppio binario per ragioni di sicurezza. Si raddoppia la linea solo per il volume di traffico che devono sopportare. Altrimenti non c'è alcuna ragione per cui il binario unico non viene abbandonato ovunque non convenga farlo, non solo in Italia ma in tutta Europa.

Le infrastrutture (binario unico, in questo caso), il capitalismo e il "cannibalismo" dell'alta velocità sono falsi colpevoli. Sono capri espiatori, facili da additare in quanto astratti e privi di una personalità. Sono gratificanti, perché additarli conferma la propria ideologia. Il sindacalista si sente a suo agio a condannare il profitto, così come il leghista condanna in automatico l'arretratezza (vera o presunta) delle infrastrutture meridionali. Sono reazioni umane, oltre che strumentali, rispondono al bisogno psicologico di trovare una risposta a una tragedia che ancora non ha un perché e che probabilmente non lo avrà mai. Riflettono l'istinto che ha l'uomo contemporaneo a rimuovere la morte, alla vana ricerca di un “rischio 0” che mai potrà esistere, pronto ad accusare chi non ha impedito una tragedia, che questa abbia un responsabile o no, che sia uno scontro fra due treni o un terremoto che “nessuno è riuscito a prevenire”. In

attesa di accertare le reali responsabilità, una preghiera per le vittime è l'unica cosa opportuna da dire. Quanto al resto, un bel tacer non fu mai scritto.