

La tragedia avvenuta a Viareggio il 30 giugno 2009 si poteva evitare? Sì.

Dobbiamo partire di qui, se vogliamo che non si riproduca il “film” che vediamo in ogni disastro annunciato: dai morti sul lavoro, tragedia quotidiana che ormai non scuote più nemmeno le coscienze, ai terremoti, ai disastri ambientali. Lacrime, urla, indignazione.... E poi il nulla!

A lungo il personale delle Ferrovie, i macchinisti, avevano protestato contro le ristrutturazioni di Ferrovie dello Stato, additando problemi legati alla sicurezza.

Si era tentato di sostenere che in realtà queste denunce erano frutto di operatori che volevano mantenere una loro rendita di posizione (si pensi alla polemica sul macchinista unico a bordo treno). Eppure, chi, come noi, quotidianamente frequenta treni pendolari, Eurostar, Freccie variamente colorate, sa dei disagi che i passeggeri vivono: bagni spesso chiusi e non funzionanti dalla stazione di partenza treno, ritardi non spiegabili, aria condizionata inesistente o malfunzionante.

Non vogliamo fare di ogni erba un fascio: i problemi sono diversi e necessitano di soluzioni articolate.

Però possiamo rintracciare due elementi chiave, due parole: “LIBERALIZZAZIONE” e “MANUTENZIONE”.

La prima, liberalizzazione del trasporto ferroviario. Questo ha prodotto che appunto, come ben riassunto dalla scheda de “il manifesto” del 2 luglio, su un medesimo convoglio operino 6 soggetti diversi, senza un preciso profilo di responsabilità.

Liberalizzazione che ha prodotto la ricerca del massimo taglio nei costi di gestione.

Liberalizzazione che, come ha sostenuto Epifani, “è la metafora di una globalizzazione che se non è regolata non rende possibili i controlli.....Una parte del nostro tracciato ferroviario è indegno di un paese civile.....basta con vagoni vecchi, o con le carrette del mare. Se si rottamassero si darebbe lavoro alle nostre imprese e si metterebbero in sicurezza i cittadini”.

Chi risponde del fatto che i convogli che attraversano il nostro paese siano a norma e sicuri per gli operatori del servizio e per i cittadini toccati dal trasporto ferroviario?

Ferrovie dello Stato declina le responsabilità, ma non lo può fare. Chi appalta, chi cede a terzi pezzi di servizio, specie se è pubblico, ha il dovere di verificare. Ma questo non avviene, MAI!

L'altra parola è manutenzione.

Molto spesso, nella cessione di pezzi di servizio, si nasconde anche la volontà di “sgravarsi” di un lavoro difficile: la verifica della messa a norma e la manutenzione.

Avviene così che questa, viene, sub-appaltata, in un perverso gioco di scatole cinesi, dove il soggetto finale non risponde più, se non ad una aberrante logica di riduzione al massimo ribasso dei costi.

Il Codice sugli Appalti ha provato ad affrontare questo tema. Come CGIL combattiamo tutti i giorni per inserirlo nei quotidiani appalti che riguardano i servizi pubblici.

I controlli, le manutenzioni sono un “costo sociale”: rilevante per la vita di molti cittadini (pensate alle condizioni di “carri bestiame” dei treni pendolari), inaccettabile quando a causa della loro assenza si paga, come a Viareggio, un pesante tributo in vite umane.

Servirà questa ennesima tragedia a far riflettere sull'intero sistema?

Servirà a far ragionare sulla necessità di investire sul trasporto su rotaia in termini di funzionalità e sicurezza?

Servirà a migliorare le condizioni inaccettabili di trasporti dei pendolari?

Siamo molto scettici, ma la speranza è l'ultima a morire! Ma, per sostenere la speranza, occorre porre in campo rivendicazioni forti e condivise.

Costruire alleanze con i pendolari, riorientare lo sviluppo del trasporto merci in questo paese, rivendicare un progetto complessivo. E' il lavoro che dobbiamo fare.

Franca.peroni@nessunoescluso.org