

u n t r e n o v e r d e

Un treno verde s'aggira per l'Italia, sosta nelle principali città, misura i livelli di inquinamento atmosferico, sensibilizza le popolazioni che accorrono in gran numero ad acclamare il treno. Brava le FERROVIE DELLO STATO!

Sì, hanno messo a disposizione per la difesa dell'ambiente il laboratorio mobile del loro Istituto Sperimentale.

La stampa e gli ecologisti sono contenti, ma più contente di tutti sono proprio le Ferrovie dello Stato; sponsorizzando apertamente questa operazione "pulita" possono nascondere lo "sporco" che per tanti anni hanno prodotto negli ambienti di vita e di lavoro.

Ci riferiamo innanzitutto a quelle scelte che hanno disincentivato il trasporto delle merci su rotaia - la quota più bassa tra i paesi europei - producendo come conseguenza una crescita esponenziale di quello su gomma.

Quanti sono i danni attribuibili all'inquinamento ed agli incidenti provocati dall'affollamento dei mezzi pesanti sulle strade, che una diversa politica del trasporto ferroviario avrebbe potuto evitare?

Questa perversa tendenza viene riconfermata e ribadita dai sostanziosi investimenti che le ferrovie hanno destinato alle "alte velocità".

Nuovi treni super veloci, solo per passeggeri (e di lusso), sfrecceranno sulla rete collegando le principali città.

E il problema delle linee periferiche esistenti, del raddoppio dei tratti nodali, dei pendolari? Semplice. Basta scoraggiare l'utenza riducendo il numero delle corse, aumentando i tempi di percorrenza, rendendo difficoltose le coincidenze ed il gioco è fatto. Si ricorrerà sempre più spesso all'auto (magari diesel), alcuni treni diventeranno sempre più vuoti e quindi per combattere gli sprechi sarà necessario sfoltire.

Ma Agnelli c'entra in tutto questo? Pare proprio di sì, e sempre di più. E' infatti molto probabile che la partecipazione dei privati all'attività del nuovo Ente Ferrovie avrà il marchio Fiat. (le tanto citate holding)

La funzione sociale del trasporto viene sacrificata per la nuova immagine modernista e tecnologica che le ferrovie devono darsi per mantenere i vizi di sempre.

E perchè non usare come fiore all'occhiello il treno verde?

Passiamo ora a considerare aspetti più particolari.

Fino alla metà degli anni '70 le Ferrovie pretendevano dalle ditte costruttrici che i treni fossero coibentati con amianto (il potere cancerogeno dell'amianto è noto da molti decenni!). Sono stati segnalati i primi casi di tumore da amianto (il mesotelioma della pleura) tra i ferrovieri; è intervenuta però, la magistratura, le ferrovie sono state inquisite e costrette a spendere miliardi per attrezzare locali adeguati da destinare alle lavorazioni che espongono ad amianto.

Ma il problema amianto era troppo difficile da gestire in una categoria di lavoratori fortemente sindacalizzata come i ferrovieri. Le Ferrovie hanno quindi deciso di esportare la maggior parte delle lavorazioni più pericolose (le scoibentazioni) a lavoratori meno protetti appartenenti a ditte private, tra cui la famigerata Isochimica di Avellino diretta da un ex ferroviere. Lo stesso metodo, l'appalto ai privati, è stato usato per risolvere il problema del diserbo lungo le linee, ed in passato quello del trattamento chimico per la conservazione delle traversine in legno - quelle vecchie sono tutt'oggi a disposizione del pubblico come legna da ardere - Si tratta di operazioni, combustione compresa, che comportano la liberazione di sostanze cancerogene e la loro massiccia dispersione nell'ambiente.

La "perla finale": il nuovo Ente Ferrovie dello Stato per "fare prevenzione" mantiene un proprio Servizio Sanitario, separato da quello nazionale, che costa decine di miliardi l'anno e rappresenta quanto di più incompetente, inefficiente, anacronistico si possa immaginare.

Ci auguriamo almeno, anche se con molte perplessità, che l'Istituto Sperimentale F.S., con il suo treno verde non meriti questi attributi.

Lega Ambiente attenta agli sponsor!

Coordinamento Ferrovieri

D.P. BOLOGNA

