
Una tragedia evitabile

Autore: Alberto Barlocchi

Fonte: Città Nuova

A una settimana dalla tragedia ferroviaria nella quale hanno perso la vita 51 persone e altre 700 sono rimaste ferite, il governo ha commissariato l'azienda privata concessionaria del servizio. «Non è errore umano»

Le storie delle 51 persone morte nel disastro ferroviario della stazione Once a Buenos Aires parlano in questi giorni di umili lavoratori sottomessi ogni giorno a umilianti disservizi che rendono scomodo e pericoloso recarsi al proprio lavoro. Appena 23 formazioni erano disponibili per trasportare 370 mila abitanti della zona ovest del Gran Buenos Aires (come viene definito abitualmente l'*hinterland* di comuni che circondano la capitale argentina e che sommano un totale di 12 milioni di abitanti).

Treni pieni di persone, nei quali è impossibile entrare o uscire, con passeggeri spesso obbligati a scendere una o due fermate dopo; porte che non sempre si chiudono, con viaggiatori aggrappati ai predellini; motrici che vanno a una media di 30 chilometri l'ora per lo stato dei binari, privi della necessaria manutenzione, aumentando i tempi di percorrenza; carrozze dell'anno '62, spesso fatiscenti e prive di pezzi di ricambio. «I treni non sono sicuri», commenta senza esitazioni uno dei capotecnici dell'equipe di manutenzione; freni che non funzionano, sistema elettrico difettoso. «Dobbiamo cannibalizzare i vagoni, perché di ricambi non ne abbiamo e spesso dobbiamo farne a meno». Il panorama che ne emerge non ha niente di occulto, è noto a tutti coloro che utilizzano la linea Sarmiento, che collega la località di Moreno alla capitale argentina. Un tragitto di appena una cinquantina di chilometri che attraversa una zona densamente popolata del Gran Buenos Aires, dove vivono milioni di umili lavoratori.

Mercoledì scorso i freni della motrice 3772 non hanno funzionato e questa si è schiantata contro la testata del binario 2 della stazione di Once, ad appena 20 chilometri l'ora, senza che il macchinista potesse evitarlo. I primi due vagoni erano oltre misura pieni di gente e nei punti di congiunzione tra una carrozza e l'altra delle otto vetture il materiale ha ceduto provocando una strage. Ma il risultato finale di questa tragedia non è dovuto dunque alla fatalità o all'errore umano. Emerge anche un inquietante quadro di corruzione, negligenze e di gravi responsabilità tollerate da chi era preposto a rappresentare lo Stato e l'interesse pubblico.

L'azienda Tba, nonostante i succosi sussidi ricevuti in questi anni, non è mai stata obbligata a presentare una contropartita di investimenti in materiale ferroviario e in manutenzione della linea. Spesso i fondi pubblici sono stati deviati, dato che l'azienda ha interessi nel trasporto su ruote di varie città dell'Argentina, oltre alla partecipazione azionaria in aziende di trasporti all'estero. La Cnrt, commissione pubblica preposta al controllo dei concessionari del servizio di trasporto, ha elevato negli ultimi anni ben 460 multe per un totale di 66 milioni di pesos (circa 11 milioni di euro) per inadempienze contrattuali gravi del concessionario, ma senza rendere pubbliche tali misure, che avrebbero ampiamente giustificato la rescissione del contratto. Sono caduti nel silenzio i dossier della Auditoría General de la Nación e del Difensore del popolo, organismi pubblici di controllo, che hanno segnalato i gravissimi disservizi di cui si è resa responsabile la Tba. Così come non hanno trovato eco le ripetute denunce dei sindacati ferroviari che da anni segnalavano la pericolosità della situazione e il pessimo stato della linea.

Inoltre, anche i precedenti incidenti sono stati irresponsabilmente minimizzati. Esattamente un anno

fa hanno perso la vita quattro persone quando una motrice in attesa del via libera è stata investita da un treno che viaggiava sulla stessa linea. A settembre, 11 passeggeri di un bus sono morti quando la vettura, che ha cercato di attraversare i binari a un passaggio a livello con funzionamento difettoso, è stata investita da un treno. Tra il 1996 e il 2006, più di 1300 persone sono morte in incidenti ferroviari delle due linee in concessione a Tba.

In serata centinaia di parenti delle vittime di mercoledì scorso si sono dati spontaneamente appuntamento nel centro di Buenos Aires per chiedere giustizia, con la speranza che i loro cari non siano morti invano. Ieri il governo ha annunciato il commissariamento di Tba come misura preventiva e transitoria, in attesa del responso della giustizia che sta indagando sull'incidente. Ma uno Stato che ha consentito tali omissioni e inadempienze non lascia tranquilla la società civile che in questi giorni si propone di vigilare. E le ragioni per farlo sono importanti: l'inesplicabile tolleranza e generosità del governo nei confronti degli imprenditori di Tba, tra l'altro conosciuti per la loro vicinanza alla stessa presidente Cristina Fernández de Kirchner per averne finanziato la campagna elettorale. Per molto meno, ad altre aziende concessionarie di servizi pubblici (le poste, l'acqua e un'altra linea ferroviaria, tanto per fare un esempio) è stata applicata la rescissione del contratto.

«Abbiamo fiducia nella giustizia», ripetono genitori, figlie, sorelle e fratelli delle vittime di Once. Oggi i riflettori illuminano una questione rimasta troppo tempo nell'ombra. Fare giustizia significherà mettere in moto un processo per migliorare un servizio indispensabile ai due milioni di argentini che ogni giorno vengono a lavorare a Buenos Aires, usando le varie linee ferroviarie dove si viaggia in pessime condizioni, ma anche alleviare il dolore di chi ha perso il proprio congiunto in un incidente che poteva e doveva essere evitato.