

L'incidente ferroviario in Grecia e la responsabilità dell'UE

scritto da Winfried Wolf

Il primo ministro greco Kyriakos Mitsotakis ha dichiarato dopo il grave incidente ferroviario avvenuto nella valle di Tempi sulla linea Atene - Salonicco: "Scopriremo le cause di questa tragedia".

Certamente esiste un "fattore scatenante" attuale e concreto dell'incidente. Con ogni probabilità, si tratta della decisione dell'addetto ai segnali o del dirigente movimento che ha indirizzato uno dei due treni sul binario sbagliato. In questo contesto c'è naturalmente la formula "errore umano" che viene sempre utilizzata in relazione agli incidenti ferroviari in Germania e che non può "mai essere esclusa". Si tratta di una distrazione dai veri responsabili.



Infatti l'incidente era evitabile. Proprio perché da molti decenni le ferrovie dispongono di un'ampia gamma di tecnologie sufficientemente sviluppate che praticamente escludono l'"errore umano". In linea di principio, questa moderna tecnologia di segnalazione e controllo era stata acquistata nel caso della linea ferroviaria greca - ma non era in funzione al momento dell'incidente. Dopo l'incidente, il macchinista Kostas Genidounias ha dichiarato alla televisione di

Stato: “Sistemi elettronici? Non funziona niente! Sono anni che facciamo lavoro manuale”. Poco dopo l’incidente, un sopravvissuto ha riferito di aver sentito un dipendente del treno gridare: “Dov’è sparito, questo capostazione, cosa sta aspettando, perché non risponde?”. Al che un secondo addetto del treno ha gridato: “Non possiamo più aspettare, dobbiamo andare alla cieca sperando in bene“. A causa delle gravi carenze nelle infrastrutture e nella sicurezza ferroviaria, il responsabile della manutenzione della rete e alcuni ingegneri responsabili del settore infrastrutture si sono dimessi di recente, ben prima dell’incidente. Essi - e il sindacato attivo nel settore ferroviario - hanno ripetutamente messo in guardia da una possibile catastrofe. Il quotidiano greco di sinistra EFSYN, nel numero del 2 marzo, ha pubblicato un elenco dei numerosi incidenti gravi che si sono verificati dopo la privatizzazione delle ferrovie greche e una cronaca della svendita delle ferrovie statali, che sono stati allo stesso tempo regalati agli investitori privati.

Quando la Commissione europea, circa due settimane prima del disastro, ha deferito il governo greco alla Corte di giustizia europea perché non avrebbe fornito fondi per la manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria nei prossimi cinque anni, suona come una “caccia al ladro”. Perché **è l’Unione Europea stessa ad avere la responsabilità decisiva per lo stato del Paese in generale e per quello delle ferrovie greche in particolare.**

La vera spiegazione del tragico incidente deve concentrarsi su tre livelli: (1) la crisi strutturale greca e la responsabilità dell’UE, (2) la privatizzazione delle ferrovie greche e (3) le Ferrovie dello Stato italiane come gestore della linea.

- *Crisi strutturale greca.* La Grecia è caduta in una crisi strutturale nel contesto della crisi dell’UE dal 2010 in poi, in cui il sovraindebitamento ha giocato un ruolo centrale. Il governo di sinistra (Syriza) eletto nel 2015 ha cercato di trovare una soluzione politica con una massiccia riduzione del debito nel 2015. Nel memorabile referendum del 3 luglio 2015, oltre il 60% della popolazione greca ha votato contro un nuovo programma di austerità dell’UE. L’UE è rimasta ferma; il governo di Syriza ha capitolato. Da allora, insieme al governo conservatore successivamente eletto, ha attuato i piani di austerità del FMI, dell’UE e delle banche internazionali. **Il risultato: nel 2023 il Paese sarà completamente sovraindebitato con 375 miliardi di euro, pari al 160% del prodotto interno lordo greco. I piani di austerità sono associati a tagli profondi in quasi**

tutti i settori della società (ad eccezione degli armamenti).

- *Ferrovie greche.* Le Ferrovie greche, di proprietà dello Stato, erano già state trasferite a una società per la vendita di beni statali (TAIPED) nel 2013, come parte di un'anticipata imposizione di austerità. Le operazioni (Trainose) e le infrastrutture (EESTY) sono state divise. All'inizio del 2017 - cioè a seguito della capitolazione del 2015 - **le attività ferroviarie sono state rilevate dall'azienda ferroviaria italiana Ferrovie dello Stato per il prezzo irrisorio di 45 milioni di euro.** Il vicegovernatore della provincia dell'Attica si schernì all'epoca dicendo che il prezzo era inferiore alla tassa di trasferimento di un noto calciatore greco. Allo stesso tempo, la rete ferroviaria greca, già estremamente ridotta, è stata ulteriormente assottigliata, la rete stradale è stata massicciamente ampliata e 14 aeroporti sono stati rilevati dall'operatore aeroportuale tedesco Fraport. I programmi di austerità imposti alla Grecia dall'UE e dal FMI sono in netto contrasto con quello che dovrebbe essere il segno distintivo di una politica rispettosa del clima: smantellare le ferrovie, espandere le strade e aumentare il traffico aereo.
- *Ferrovie italiane FS.* Yannis Varoufakis, ex ministro delle Finanze del governo Syriza, ha affermato che le Ferrovie dello Stato italiane, che gestiscono la linea Atene-Salonicco, sono "malate". Nel migliore dei casi si tratta di una mezza verità. Ciò che è vero è che **le FS hanno lasciato il loro acquisto greco in uno stato fatiscente.** Fondamentalmente le FS sono ferrovie statali piuttosto ricche che, nel tipico mix che conosciamo delle ferrovie tedesche, fanno circolare treni lussuosi e costosi (le Frece) su una rete ad alta velocità e realizzano giganteschi e distruttivi progetti di cemento (vedi Val di Susa), mentre smantellano le linee secondarie e lasciano cadere in rovina migliaia di stazioni minori. Per i signori ai vertici delle FS, la Grecia ha lo status di una linea secondaria. Tra l'altro, le FS hanno esperienza di terribili incidenti ferroviari - e di come negare le proprie responsabilità. Il 29 giugno 2009, un treno merci carico di butano è deragliato a Viareggio, in Toscana. Le esplosioni hanno distrutto parti della città e ucciso 32 persone. L'allora direttore generale delle FS, Mauro Moretti, fu condannato a una lunga pena detentiva, che però non dovette mai scontare perché fece ricorso in appello e il processo si trascinò abbastanza a lungo, fino alla prescrizione. Come piccolo ringraziamento, Moretti divenne capo di Leonardo (ex Finmeccanica), la più grande azienda europea di armi.



Torniamo al primo ministro greco e alla sua dichiarazione “*scopriremo le cause di questa tragedia*”. Questo è esattamente ciò che non farà: **la messa in discussione delle politiche distruttive di austerità e dei programmi di austerità dell’UE non avverrà.**