

# Grecia, un disastro ferroviario terribile e annunciato di Yorgos Mitralias

Quella che segue potrebbe essere una barzelletta macabra, ma è una storia molto reale e, soprattutto, emblematica di questa Grecia neoliberista e fatiscante della prima metà del XXI secolo. Le responsabilità della Troika UE/FMI. Il ruolo delle Ferrovie dello Stato italiane

Solo poche ore prima del terribile disastro ferroviario del 28 febbraio, il presidente del sindacato dei macchinisti greci Kostas Genidounias ha commentato la visita che il primo ministro greco Kyriakos Mitsotakis avrebbe fatto il 1° marzo, cioè il giorno dopo il disastro, al “Centro per il controllo remoto e la segnalazione della rete ferroviaria greca settentrionale” a Salonicco: *“Ho appena letto su un sito web che Mitsotakis sarà domani al Centro per il controllo remoto e la segnalazione della rete ferroviaria greca settentrionale. Qualcuno sa dirci dove si trova il centro di segnalazione e telecontrollo e dove opera nella Grecia settentrionale? A Drama non c’è, dopo Platy fino a Florina linea unica, mentre verso Atene è tutto spento, dopo la tx1 rossa, in funzione Sindos, la linea per Strymonas una giungla. Cosa stiamo vivendo?”*

Insomma, inaugurando la sua campagna elettorale, Mitsotakis voleva esibire l’ennesimo risultato del suo governo a

Salonicco. Solo che questo risultato non esiste, è del tutto immaginario! E soprattutto che proprio la sua inesistenza ha causato il più grave disastro ferroviario (57 morti) della storia del paese!

Eccoci dunque al cuore di questa nuova tragedia greca, all'inesistenza di quella che è la più elementare garanzia di sicurezza per qualsiasi trasporto ferroviario. Ma per capire il motivo di questa stupefacente mancanza di un sistema di segnalamento, dobbiamo risalire alla privatizzazione delle ferrovie greche imposta dalla famigerata troika UE/FMI quando la Grecia è stata posta sotto amministrazione fiduciaria. Una privatizzazione che – come tutte le privatizzazioni di aziende pubbliche – aveva un solo obiettivo: privatizzare i profitti e socializzare le perdite dell'azienda. Questo ha significato offrire al settore privato, quasi gratuitamente, la gestione della rete ferroviaria, che genera profitti, e lasciare al settore pubblico le infrastrutture, che generano solo perdite!

Se ci fermassimo a questo richiamo, dovremmo concludere che l'unico responsabile del disastro ferroviario è lo stato greco, a cui appartiene l'OSE (Organizzazione delle Ferrovie Greche), che ha il diritto esclusivo di gestire l'infrastruttura, e quindi il sistema di segnalamento della rete ferroviaria. Tuttavia, la realtà è ben diversa. Innanzitutto, l'acquisizione dell'esercizio delle ferrovie greche da parte del settore privato (nella fattispecie, il "Treno Ellenico" delle italiane Ferrovie dello Stato) è costato solo 45 milioni di euro, quando il suo valore reale era di oltre 300 milioni di euro! E come se questo scandalo non bastasse, lo stesso stato greco si è impegnato nel 2022 a sovvenzionare Hellenic Train con 50 milioni di euro all'anno per incoraggiarlo a gestire anche le linee non redditizie, compresa quella che collega Atene a Salonicco, che è più che

redditizia! E l'ironia è che i governi greci che si sono succeduti hanno preteso di privatizzare le ferrovie... per non doverle più sovvenzionare!

Il risultato è sconcertante: dopo questa vera e propria svendita delle ferrovie greche, l'OSE è disorganizzata e costretta a operare drastici tagli al suo bilancio, il che significa più licenziamenti e meno assunzioni, meno formazione, meno manutenzione di attrezzature e infrastrutture e meno investimenti. E naturalmente non è un caso che il sistema di segnalamento ferroviario, che funzionava senza problemi fino al 2010, abbia cessato di esistere a partire da quello stesso fatidico 2010, che ha visto la comparsa della famigerata Troika e dei suoi memorandum, e l'inizio dell'amministrazione fiduciaria della Grecia. Tutto questo, unito alle successive sconfitte e frustrazioni del popolo e, soprattutto, al marciume del sistema politico, alla corruzione del personale politico e alla decadenza dello stato, che sono il risultato delle politiche neoliberiste perseguite da tutti i governi di destra (Nuova Democrazia), di sinistra (Syriza) e di centro-sinistra (PASOK) degli ultimi 40 anni, portano dritti a disastri come quello che abbiamo appena vissuto... e agli altri che seguiranno. Inevitabilmente...

Inoltre, abbiamo appena appreso che la guida alla cieca dovuta alla mancanza di un sistema di segnalazione non è prerogativa dei soli macchinisti greci. Infatti, i conducenti della metropolitana e della RER della capitale greca, approfittando del clamore suscitato dal disastro ferroviario, stanno denunciando che l'ultimo tratto della linea che porta all'aeroporto Venizelos di Atene è crudelmente privo di segnaletica (!) e che, in barba alle loro proteste, la società privata che lo gestisce fa finta di niente e lascia che ciò accada. Ovviamente, è un miracolo che non si siano ancora

verificati disastri simili a quello del 28 febbraio nella capitale greca...

Dieci giorni fa, l'ultimo rampollo della venerabile dinastia politica dei Karamanlis, il ministro dei Trasporti Kostas Karamanlis, che si è appena dimesso, ha castigato in parlamento un deputato di Syriza per aver osato mettere in dubbio la sicurezza delle ferrovie greche. Karamanlis ha definito "*vergognosa*" e "*ipocrita*" la domanda del povero deputato di Syriza, prima di ricordare che il numero di incidenti ferroviari in Grecia è il più basso d'Europa. Il ministro non ha mentito, ma ha dimenticato di dire che la Grecia ha la rete ferroviaria meno sviluppata e densa d'Europa, che si riduce a quasi una linea, quella tra Atene e Salonicco.

In effetti, la maledizione delle ferrovie greche non è né nuova né vecchia. È molto più antica e ha fatto sì che il paesaggio ferroviario greco ricordasse il selvaggio West dei vecchi film americani, almeno fino a una ventina di anni fa. Vecchie locomotive, vecchie stazioni del XIX secolo, elettrificazione appena iniziata e non ancora completata nemmeno sulla linea Atene-Salonicco! Perché tutto questo? Perché all'inerzia e al conservatorismo della burocrazia statale greca si è rapidamente aggiunta l'ostruzione organizzata dalla "lobby dell'asfalto", che ha fatto sì che il trasporto di merci – ma anche di passeggeri – sia sempre stato quasi monopolizzato in Grecia dagli autotrasportatori.

La nostra conclusione sarebbe quindi del tutto pessimistica se non fosse per il raggio di speranza rappresentato dalle massicce manifestazioni di una certa gioventù greca che sono iniziate all'indomani del terribile disastro ferroviario del

28 febbraio e che continuano fino ad oggi. Manifestazioni che tendono a diffondersi e che proclamano a gran voce che *“la privatizzazione uccide”* e soprattutto *“i nostri morti prima dei loro profitti”*! Forse, questa volta, la goccia di rabbia popolare farà ribollire la pazienza che dura da troppo tempo...