

Spingere un treno a mano non è un evento normale, neanche in Mali

Tempo di lettura: 2 minuti

Gianni De Angelis, un tecnico dello Studio Lotti impegnato in Mali, un giorno ebbe l'idea di prendere il treno fra Kayes, cittadina ai confini col Senegal, e la capitale Bamako. Di solito il percorso (450 km) si copre in un giorno e una notte, ma quella volta i tempi raddoppiarono. E i passeggeri si ritrovarono a spingere a mano il convoglio, che non riusciva a proseguire.

"Le disavventure - racconta De Angelis - iniziarono poco dopo Kita, una stazioncina intermedia, dove il treno cominciò a fare marcia indietro: aveva dimenticato a terra il controllore. Recuperato l'addetto mancante, il convoglio riprese la marcia, ma verso Bamako si fermò del tutto: la locomotiva era in panne. Aspettammo mezza giornata un locomotore di riserva. Che arrivò e prese a trainare alla meglio i vagoni e il suo gemello guasto; ma sull'ultima salita si arrese al peso eccessivo: dovemmo scendere tutti ad aiutarlo". Spingere i treni non è un evento normale, neanche in Mali. Normalissimo, invece, è percorrere a piedi chilometri su chilometri, in fila indiana come i cammelli di un tempo, per portare a casa una giara d'acqua. Di queste corvées de l'eau, nel Sahel si sono sempre occupate le donne, ridotte al ruolo di asini da soma. Dunque aprire nuovi pozzi non vuol dire solo risolvere il problema sete, ma anche innescare meccanismi di promozione sociale, liberando settori di popolazione (in questo caso femminile) da condizioni abbrutenti. Certo che operazioni come quella condotta in Mali non si risolvono solo a colpi di trivella: infatti il lavoro lungo il Niger cominciò prima e finì molto dopo le perforazioni. Prima ci fu un attento studio idrogeologico, accompagnato da un'intensa attività di pubbliche relazioni per ottenere il consenso dei futuri utenti. Quanto al dopo, si organizzarono corsi per formare il personale che doveva gestire i pozzi; si creò un circuito per il reperimento dei pezzi di ricambio; infine si cercò di eliminare possibili fonti di inquinamento della falda. "In Africa - osserva l'architetto Paolo Pompei, all'epoca amministratore unico della C.M. Consulting and management - il problema della manutenzione è fondamentale. Sarebbe stato inutile creare pozzi se poi, al primo guasto di una pompa, non ci fosse stato nessuno in grado di ripararlo o di fornire l'ingranaggio o il bullone da sostituire".

Questo testo è tratto dal libro
UN LUNGO CAMMINO 50 anni di ingegneria nel mondo
di Carlo Lotti e Nino Gorio