



CALUSO: 6 MORTI E FERITI

di PASQUALE GIAMMARCO

Il treno 2449 (To-Ao) transita a Caluso e, in un tratto di linea in curva ed in trincea, si scontra con il treno 1037 fermo al segnale di protezione lato Aosta. A circa 20 metri da detto segnale vi è, lato Aosta, una galleria. L'impatto tra pilotina (2449 materiale Navetta) ed il 345 del 10370 avviene a circa 70 Km/h.



COME È POTUTO ACCADERE?

L'Ente ha la sua versione e scarica sull'ERRORE UMANO la totale responsabilità. Per noi è difficile dare una risposta. Sappiamo di certo che un treno era fermo ed un altro gli è andato contro e che la segnaletica è stata rispettata dal pdm. E allora come è possibile superare un segnale "verde" (segnale di Partenza di CALUSO) e trovarsi davanti un ostacolo?

Altra cosa certa è che, con il controllo degli incroci da parte del personale, si sarebbe evitato l'incidente e che quindi la "TECNOLOGIA" ritenuta idonea a sostituire tale controllo non si è rivelata valida.

Il segnale VERDE quale condizione di via libera e sgombra è sempre stato la certezza fondamentale su cui si è basato e si basa il nostro lavoro.

L'incidente di CALUSO mette irrimediabilmente in discussione tale certezza creando disorientamento in tutti noi.

Necessità quindi aprire da subito con l'Ente una vertenza specifica sui REGIMI di CIRCOLAZIONE richiedendo la modifica o sostituzione dei Regimi che non prevedono l'"occupato del binario".

Ho scritto queste poche righe con l'intento di sensibilizzare i colleghi tutti su quello che è il nostro più grave problema: LA SICUREZZA.

Ma l'intento primario è quello di ricordare l'amico GUSCELLI MAURO che ho conosciuto circa 20 anni fa nel GENIO-FERROVIERI. Noi che l'abbiamo conosciuto non dimenticheremo mai il suo attento tranquillo e benevolo sguardo.

Mauro lascia moglie e due dolcissime signorine.

È LA TRAGEDIA

Il treno 10370 viene ricacciato in galleria (345 semi distrutto). La pilotina del 2449 nello scontro si impenna e con le cabine si schianta ancora contro la montagna sovrastante la galleria.

I macchinisti del 10370 militari del GENIO-FERROVIERI scortati da un istruttore sempre militare si salvano: uno si butta giù dal locomotore gli altri due trovano scampo in sala motori.

Alla guida del 2449 vi sono MAURO GUSCELLI e ROBERTO MORTAROTTI del D. Loc. di To.Sm. Mauro non è riuscito a salvarsi, Roberto c'è l'ha fatta. Altri 5 viaggiatori perdono la vita. Molti i feriti.

Sulla linea Torino-Chivasso-Aosta prestano servizio i militari del G. Ferrovieri (D.M., macch. ecc.) e le stazioni da CHIVASSO, esclusa, ad AOSTA sono rette da D.M. militari. Il regime di circolazione è il B.E. Manuale ed il personale non interviene nel controllo degli incroci.

L'incrocio dei due treni doveva avvenire nella stazione di RODALLO.

Pare che il B.E.M. fosse guasto da Candia C. a Caluso e che l'incrocio fosse stato spostato a CALUSO. Risulta anche che il B.E.M. al momento del disastro era stato ripristinato.

“Cari ragazzi”

La moglie di Mauro Guscelli ci scrive...

Grazie ragazzi,

Grazie di cuore anche a nome di Chiara e di Caterina. La vostra presenza, disponibilità e partecipazione hanno contribuito a rendere meno amara una realtà troppo angosciante, inaccettabile, impossibile....., che mi era stata buttata prepotentemente in faccia come notizia di un dramma qualunque che si stava consumando su quella linea ferroviaria.

Le persone che hanno conosciuto Mauro, quelle che gli hanno voluto bene, sanno che aveva la forza di chi è semplice, l'ottimismo di chi è disponibile ed il coraggio di chi è forte. Lui si "arrabbiava" davanti alle ingiustizie, ai falsi perbenismi ed alla prepotenza degli arroganti. Ma ultimamente la malvepa del mondo gli scivolava addosso senza apparentemente indispertirlo, se non suscitando in lui un cenno di sorriso ironico: quello stesso che aveva nel letto di morte in quella stanza fredda dell'obitorio di Caluso. Mi diceva spesso che troppe cose non funzionavano nel suo lavoro e, negli ultimi tempi, voleva andarsene. Non aveva un buon rapporto con "il suo tipo di divisa": scomoda, goffa, sempre sporca di nafta, troppo calda in estate e troppo fredda in inverno, ma, soprattutto, poco pratica ed ingombrante per il tipo di mansioni che doveva svolgere. Io ringrazio chi di voi mi è stato vicino "in divisa", vedendo in questa il simbolo di una professione seria, qualificata, importantissima ma purtroppo sottovalutata. E troppo comodo attribuire solo all'errore umano ciò che è successo...; è facile addossare la colpa a dei ragazzi per una sciagura che forse



si poteva evitare con sistemi di sicurezza più efficienti. Io ringrazio chi di voi la divisa non l'ha messa, per far piacere a Mauro, che non la considerava importante. Io vi ringrazio tutti per la solidarietà garbata e sincera che avete dimostrato nei miei confronti.

Da parte mia posso solo sperare che la morte di Mauro serva...; svegli chi può migliorare le cose e non si risolve in uno dei tanti drammi che fanno notizia, che riempiono (spesso spudoratamente) le pagine dei quotidiani e gli schermi televisivi, quasi a distogliere l'opinione pubblica dai grossi problemi che sta attraversando il nostro paese.

Ma questo dramma ha sconvolto la mia famiglia, l'ha martoriata e resa indifesa. Sono stomacata al pensiero che la mia sciagura farà parte delle statistiche, mi arrabbio e vorrei fare chissà che cosa..., ma mi devo "tirare su le maniche" per ricostruire un mosaico a cui è stato sottratto il tassello principale, certa che Mauro sarà sempre vicino a me ed alle mie ragazze.

Io prego, e mi permetto di chiedere a chi di voi è credente di ricordarmi nelle sue preghiere, affinché il Signore mi dia un supplemento di fede per portare una croce infinitamente grande e pesante.

Vi ringrazio ancora

La raccolta da voi effettuata in memoria di Mauro Guscelli è devoluta in opere di beneficenza.

Più precisamente:

- una parte per aiutare un bambino a "vivere"
- una parte per la comunità degli "Alunni del cielo" di C. Siracusa, 10 - Tel. 357838
- una parte per opere ospedaliere in Tanzania del gruppo operativo missionario "Nyaatha Irene".



Mauro Guscelli

LOTTIAMO...

PER IL BENE SUPREMO: LA VITA!

Sono ormai 10 i macchinisti che sono morti sul lavoro in meno di un anno. Altri sono rimasti gravemente feriti e dimessi dalle camere di rianimazione ma non torneranno più fra di noi...

Ormai stiamo abituantoci a queste tragedie nelle quali sempre assistiamo alle solite pantomime: Corse sul luogo dell'incidente da parte degli altri dirigenti e del ministro, cordoglio... e lacrime per le vittime. Parate funerarie e la denuncia per l'opinione pubblica degli "ERRORI UMANI" che hanno causato l'incidente per allontanare le proprie responsabilità e scaricare le colpe unicamente verso gli operatori (macchinisti-capistazione ecc.).

Il crescendo degli incidenti e delle vittime (... ancora per fortuna contenute rispetto alla gravità della situazione) non è affatto casuale ma è l'inevitabile frutto di una ristrutturazione che ormai viviamo tutti i giorni da quando saliamo sui locomotori con riparazione rinviate (... non ci sono più operai); quando viaggiano su linee sconnesse (... mancano i cantonieri) a quando la circolazione è ferma perché è caduta la linea aerea (... non si fanno più manutenzioni) ecc.

I mancati disastri ormai non si contano più (1 al giorno secondo le statistiche "segrete" dell'Ente!) e ormai la "sicurezza assoluta" perseguita nel passato ha lasciato il posto alla "sicurezza probabilistica" più in linea con la SPA e le leggi del profitto.

Per questo lucido e cinico realismo l'Ente si è adeguatamente attrezzato. Da un lato ha stipulato una polizza assicurativa con ASSITALIA per i danni causati a terzi (... ivi compresi i macchinisti morti!) e dall'altro in presenza di una incidentalità che produrrà sempre più danni al patrimonio ha elevato (con accordo coi confederali, cooperatori senza trasparenza... del fondo di solidarietà) una % maggiore di ritenuta sulla busta paga in modo che questi danni siano adeguatamente ripagati da noi!!

Rimangono comunque le responsabilità penali. Ma queste fino ad oggi sono sempre ricadute sugli operatori. Mai su un alto dirigente un funzionario un ministro! Anche quando il macchinista non sbaglia e rispetta il regolamento, le responsabilità penali sono sua e non di chi gli impone quei regolamenti e normative. L'accordo del 3 luglio 91, sot-

toscritto dai sindacati, prevede infatti le responsabilità dell'Ente "a sostenere le spese di difesa" ma non le responsabilità penali da parte dell'Ente...

In questo quadro sempre più drammatico, e, per noi che paghiamo con la vita, inaccettabile, la nostra azione è del tutto insufficiente e non può certo esaurirsi negli articoli tipo "un disastro annunciato" o negli scioperi di due ore "per la sicurezza" tipici della tradizione sindacale.

Articoli e scioperi vanno sicuramente fatti, sia chiaro... Anzi i maocchinisti devono sapere che SEMPRE quando ci sono tragedie AUTOMATICAMENTE DUE GIORNI DOPO (tempo materiale) c'è lo sciopero per la sicurezza.

Ma le nostre motivazioni non possono essere né di principio né generiche come quelle confederali, ma devono partire da un vissuto circostanziato e da precise denunce e piattaforme rivendicative. Contro questo quadro che peggiora di giorno in giorno, che getta famiglie in lutto occorre muoversi con tutte le energie:

- 1) denunciando penalmente i dirigenti dell'Ente e presentando esposti alla magistratura che evidenziano le inadempienze in materia di sicurezza;
- 2) costituirsi parte civile in ogni disastro puntando alle responsabilità dell'Ente;
- 3) presentare "subito" una piattaforma sulla sicurezza e aprire una urgente trattativa.