

Le "vere" ragioni di un disastro

La notte del 14 marzo nello svincolo fra linea lenta e linea DD nella stazione di Città della Pieve il treno merci 77348 ed il treno 822 che procedevano entrambi verso Chiusi sono entrati in collisione fra loro causando una tragedia fortunatamente contenuta a soli 2 morti. Il disastro è potuto avvenire per una coincidenza e un errore. Una coincidenza perché il treno 822 ha imboccato lo svincolo in AC quando ancora il merci non aveva superato il rosso. Un errore perché i nostri colleghi del merci non hanno visto il giallo ed hanno frenato solo di fronte al rosso riducendo la velocità da 100 a 30 Km/h al momento dell'impatto fra i due locomotori. I nostri colleghi del merci, ai quali va tutta la nostra comprensione, sono stati arrestati e scarcerati dopo due giorni. Erano in straordinario ma ciò non è apparso con sufficienza nella stampa. L'articolo qui riportato è stato inviato il giorno dopo ma nessun giornale, né di destra né di sinistra ne ha fatto sufficiente menzione.

IL MACCHINISTA LAVORAVA DA 11 ORE

Due macchinisti sono finiti in carcere imputati di aver causato un disastro ferroviario. Gli accertamenti sono in corso ma la dinamica dell'incidente fa pensare che essi forse non abbiano visto né rispettato il segnale rosso che imponeva loro di fermarsi. La stampa dopo aver raccontato la cronaca dei fatti ha dato notizia degli arresti "dei due colpevoli" e a nulla sono serviti i nostri comunicati per cercare di allargare lo spaccato e le vere ragioni del disastro sia sull'aspetto tecnico che su quello delle responsabilità politiche e penali sulle quali sarebbe auspicabile un intervento del magistrato.

Sull'aspetto tecnico ci sarebbe da evidenziare che quasi in tutta la vecchia linea Firenze-Roma esiste il dispositivo di sicurezza ("ripetizione dei segnali") che avrebbero evitato il disastro. Esiste quasi in tutta la linea, meno in quel tratto che essendoci il bivio fra le due ferrovie è il punto più pericoloso. Perché? Forse non è vero che i semafori si mettano prima agli incroci e poi nelle strade diritte? Ma lasciamo correre queste irrazionalità tecniche e andiamo alle VERE responsabilità. Ebbene i due macchinisti che hanno sbagliato, e che per questo sono in galera, avevano già lavorato al momento del disastro oltre 11 ore di lavoro in un turno a loro comandato che raggiungeva le 15-16 ore a fronte di una normativa (DPR 374) che ne prevede al massimo 7!!

Essi infatti avevano iniziato il loro lavoro alle ore 13 erano partiti da Roma per Napoli con treno 2373 e ritornati a Roma col treno 2376 alle ore 21:30 dove terminava il turno regolare di lavoro. Erano però ripartiti alle ore 22.45 col treno merci 77342 per Chiusi da dove dovevano rientrare



a Roma alle 5-6 del mattino con un lavoro ininterrotto di circa 16 ore. Ebbene quali responsabilità hanno coloro che comandano questi servizi in un lavoro dove sbagliare può significare tragedia? Quale responsabilità hanno quei dirigenti che importano un'organizzazione del lavoro basata su ore e ore di straordinario per sopperire agli oltre 1.500 macchinisti che a detta degli stessi mancano attualmente nelle ferrovie? Quale responsabilità hanno quei sindacalisti confederali, che pur rappresentanti una esigua minoranza (20%) fra i macchinisti, firmano accordi che prevedono per 4 mesi l'anno (mesi estivi...) l'uso dello straordinario?

Che i macchinisti (sbagliando) accettano di lavorare con ore e ore di straordinario (che spesso gli viene addirittura pagato per 2-3 volte!!) lo sanno tutti e quelli più responsabili lo hanno denunciato non solo nelle trattative e nell'organizzare scioperi per la copertura degli organici, ma anche alla Procura della Repubblica. Infatti proprio il giorno prima del disastro con un nesso di tragica casualità i componenti della R.S.U. dei macchinisti di Firenze hanno sottoscritto e presentato un esposto alla Procura della Repubblica per denunciare l'uso sfrenato dello straordinario da parte delle F.S. nei riguardi

dei macchinisti. A tale Esposto se ne aggiungeva un altro per richiamare ulteriormente l'attenzione del magistrato sulle gravi conseguenze che questo metodo di lavoro poteva provocare. Purtroppo non era trascorso ancora un giorno che la tragedia si è verificata.

In questi giorni ci sono scioperi nazionali e regionali dei macchinisti che chiedono essenzialmente la copertura degli organici, che respingono flessurizzazioni di lavoro che non possono essere accettate in questo delicato mestiere, che rifiutano l'estensione dell'uso di un solo macchinista, anziché di due attuali, alla guida dei treni. Non sappiamo quanto spazio e quale giudizio darà la stampa su questi scioperi quasi sempre bollati di "corporativismo". Questi scioperi servono per la sicurezza del servizio ferroviario, per evitare straordinari dilaganti e per assunzioni. Chi si schiera contro queste lotte e questi intendimenti sarebbe bene che non piangesse sulle tragedie che col perdurare in questa situazione saremmo sempre più costretti a registrare... Anche se i colpevoli saranno sempre ricercati nei lavoratori e nei macchinisti.

Gallori Ezio