

IL DERAGLIAMENTO DI CASILINA

Sono le 3.25 di sabato 2 agosto. Il treno 816 proveniente, da Reggio Calabria e diretto a Torino, nella stazione di Roma Casilina doveva percorrere un binario deviato per dirigersi sulla linea di cintura per "tagliare fuori" Roma Termini che di notte è chiusa.

Il treno stava percorrendo la linea Cassino-Roma che è caratterizzata da diverse variazioni dei regimi d'esercizio, le quali, certamente, non semplificano il lavoro del macchinista.

La disomogeneità del sistema "accende e spegne" livelli di attenzione diversi, ai quali il personale deve adeguarsi rapidamente e senza incertezze.

In particolare, nel caso di Casilina, va sottolineato il fatto che il blocco elettrico automatico a correnti codificate è attivo solo a brevi tratti e nell'ultimo di questi è attivo dalla stazione di Morolo fino a Ciampino, escludendo quindi la stazione di Roma Casilina.

Dalla stazione di Ciampino convergono poi le linee provenienti da Velletri, Albano e Frascati e per questa ragione appare ancora più paradossale che quei 10 chilometri di linea, particolarmente densi di traffico, siano sprovvisti di una tecnologia importante come la codificazione.

Vediamo sprecare tanti soldi con investimenti in opere inutili, gli esempi ognuno di noi li ha certamente sotto gli occhi in ogni località, mentre non si trovano i soldi per coprire con la codificazione tratti di linea così cruciali per la circolazione ferroviaria. E' questa la responsabilità più grave che dobbiamo imputare ai Dirigenti delle FS, insieme alla politica di gestione del personale di macchina che ha portato ad instaurare un rapporto solo quantitativo con il lavoro.

Il treno 816, prima di giungere alla stazione di Roma Casilina, doveva ridurre la velocità progressivamente a 150 Km/h, nei pressi del chilometro 13 e a 90 dal chilometro 4, mentre nella stazione di Casilina doveva percorrere una deviana a 30 Km/h per la cintura.

Per ragioni ancora da accertare il treno ha sicuramente percorso il tratto di linea a velocità più elevata di quella consentita, determinando il deragliamento di 14 vetture e del carrello posteriore della locomotiva, la quale è rimasta sui binari solo grazie all'elevato peso assiale e dei carrelli.

La dimensione del disastro lascia chiaramente supporre che la velocità del treno non fosse quella consentita e le stesse dichiarazioni rese dai macchinisti, che non hanno saputo dire a quale velocità abbiano effettivamente percorso il tratto in questione, anche se precisano di aver "frenato subito dopo aver visto il segnale, prima di entrare in stazione", lasciano supporre questa eventualità.

Ora si tratta di stabilire per quale ragione si sia reso possibile un simile evento, la segnaletica era efficiente e corretta? I freni hanno risposto prontamente ai comandi? Il personale era in perfette condizioni fisiche?

Erano stanchi?

Il lavoro di notte, lo sanno bene tutti coloro che fanno i macchinisti davvero, logora e può capitare di essere colti da quegli "abbocchii" che ti fanno perdere il controllo, magari anche solo per frazioni di secondo, per questo occorre essere in due e sempre riposati. Pare che nel nostro caso le norme che regolano l'orario contrattuale di lavoro non siano state opportunamente applicate ai nostri colleghi; uno di loro probabilmente stava facendo la terza notte e l'altro era stato riutilizzato nella stessa giornata, senza l'intervallo giornaliero minimo in residenza.

Il fatto, poi, che nell'occasione la coppia di macchina fosse promiscua, composta cioè da un macchinista del D.L. di Roma S.L. e da un giovane militare del Genio Ferroviario che non aveva ancora terminato i corsi di formazione professionale a macchinista, cosa che generalmente non avviene mai, rappresenta un altro elemento di riflessione sulle condizioni di utilizzo del personale.

Ai nostri colleghi, unici indagati per disastro ferroviario colposo, deve andare tutta la nostra solidarietà, anche perché riteniamo che, al di là dei possibili errori, vi è una responsabilità politica e morale immensamente più grande che non emerge quasi mai nelle verità processuali.

Ricostruire i fatti che hanno generato queste esperienze negative, che certamente coinvolgono concretamente l'intera categoria, senza negare la verità, deve servire da monito per tutti noi, ad orientare l'azione sindacale sui problemi delle condizioni materiali di lavoro, troppo spesso trattate come merce di scambio, e a individuare i punti deboli del sistema ferroviario per orientare investimenti che lo rendano più sicuro.

Si è alimentato il superfluo e hanno

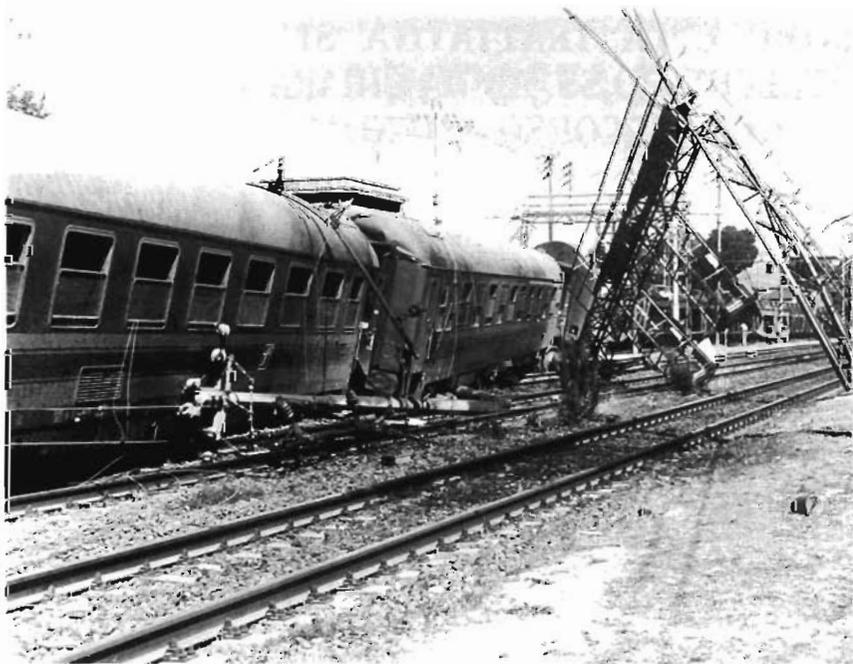
tagliato l'essenziale, è questa la mostruosità da sconfiggere, la tragica realtà di cui tutto il Paese si è dovuto occupare; persino l'Osservatore Romano, organo ufficiale della Santa Sede, ha dovuto elevare la sua critica al sistema che ha visto in questi anni prevalere le esigenze di bilancio su quelle della qualità e della sicurezza del servizio.

Gli unici ostici ad avvedersi di quello che accade sembrano essere proprio il Ministro dei Trasporti e l'Amministratore Delegato che continuano a promuovere il sistema ATC come soluzione di tutti i problemi di sicurezza. Errore clamoroso affidarsi ciecamente alla tecnologia, delegare ad essa le condizioni di sicurezza accresce i rischi, e le statistiche a livello europeo sono inesorabili in questo, mentre per contro gli utenti delle ferrovie si attendono un servizio sicuro al 100%.

Riteniamo che la ripetizione segnali sia una buona tecnologia, di ottimo ausilio alla componente umana che ne conserva il controllo, ma occorre estenderla e rendere omogenei i regimi d'esercizio; teorizzare invece la sostituzione dell'uomo con la tecnologia, in ogni situazione, ci condannerà a sicure tragedie.

Crediamo che la riapertura del confronto sulle questioni contrattuali non possa prescindere dall'affrontare seriamente la questione della sicurezza partendo dalle garanzie sull'equipaggio a doppio macchinista, dalla tutela delle condizioni generali di lavoro, comprendendo logistica e turni di servizio che tengano conto della particolarità del mestiere.

Anche per i sindacati, sempre un po' distaccati quando si tratta di affrontare questa realtà, si tratta di vincere le spinte interne e di superare gli interessi d'organizzazione se vogliono riuscire a dare una risposta sensata al grande problema della sicurezza ed evitare che divenga un'emer-





IL GUSTO LEGGERO DELLA POLEMICA

Per noi la verità è rappresentata dalla corrispondenza delle affermazioni con i fatti.

Questa buona regola, che raccomandiamo ai nostri lettori, non è per tutti.

Di sicuro non lo è per il Segretario dello SMA che non perde occasione per alimentare polemiche sicuramente dannose. L'ultima, in ordine di tempo degna di nota, è quella amplificata dalla stampa in merito alle dichiarazioni rese da un coordinatore nazionale del COMU, a commento delle affermazioni fatte dal macchinista Marco Veschitelli, indagato, insieme al collega del Genio Ferrovieri Alessandro Castrucci, per il disastro di Roma Casilina.

I nostri colleghi sono chiamati a rispondere del loro comportamento e della ricostruzione degli eventi, anche in merito alla zona tachigrafica incompleta che il macchinista Veschitelli afferma di aver strappato personalmente e di averla consegnata ad un Dirigente delle FS.

Se prima di parlare il nostro sindacalista a tempo pieno non fosse stato distratto dai riflessi del sole sulle onde del mare d'agosto e avesse preso visione della successione dei fatti, delle dichiarazioni rese dal collega Veschitelli e successivamente dal rappresentante del COMU, in quella circostanza, si sarebbe reso conto che le cose stavano in maniera assai diversa da come ha preferito ricostruirsele nella propria replica dannosa e assurdamente polemica.

La verità esiste, non è facile ricostruirla in assoluto, ma riscontrando le affermazioni con i fatti è sicuramente possibile avvicinarsi molto ad essa, solo i "distratti" possono non riconoscerla.

Per i nostri attenti lettori riproduciamo il testo dell'articolo apparso sul quotidiano "il giornale" del giorno 8 agosto e quello da "La Nazione" del giorno dopo.

Giallo in piena regola nel deragliamento del treno 816 Reggio Calabria-Torino avvenuto nella notte tra venerdì e sabato scorso alla stazione Casilina di Roma. Marco Veschitelli, uno dei due macchinisti alla guida del convoglio e indagato insieme al collega Alessandro Castrucci con l'ipotesi di reato di disastro ferroviario colposo, dichiara di aver consegnato il foglio che riportava la velocità di marcia del treno al momento dell'incidente a un ingegnere delle Ferrovie. Chi è questo dirigente dell'ufficio movimento delle Fs? Mistero assoluto perché Veschitelli dice di non ricordare il nome. E il giallo si infittisce con le dichiarazioni di Savio Galvani, coordinatore nazionale del CO.M.U. (sindacato autonomo dei macchinisti) secondo il quale il tracciato della «zona tachigrafica» consegnato al fantomatico ingegnere «non è completo».

Come se non bastasse ieri sera fonti investigative hanno reso noto che quattro o cinque pezzi del tracciato cartaceo

registrato dalla scatola nera sono stati trovati lungo il binario poco dopo l'incidente. A quanto si è appreso i pezzi del tracciato sono stati anche fotografati prima di essere raccolti.

Ma allora perché il macchinista ha detto di aver consegnato il tracciato al misterioso «ingegnere»?

Veschitelli è stato interrogato ieri dal magistrato mentre Castrucci sarà ascoltato a fine mese. Veschitelli conferma al pm che, al momento dell'incidente, il treno viaggiava a 30 chilometri orari, dopo aver decelerato da 130-140 chilometri orari (andatura consentita) raggiunti in prossimità di Ciampino. E il suo avvocato, Bruno Andreozzi, avanza l'ipotesi che l'incidente possa essere stato causato da un cattivo funzionamento dello scambio. «Il mio assistito - dice - ha spiegato al magistrato di aver fatto tutte le manovre previste. Ora non sa se lo scambio non ha funzionato o ha funzionato con ritardo. Presumo che il Pm debba disporre una perizia per

stabilire la velocità del treno al momento dell'incidente».

Ma il colpo di scena arriva quando il macchinista indagato ammette di aver strappato dalla scatola nera il foglio sul quale viene annotata la velocità del treno e di averlo consegnato insieme con il foglio di via a un dirigente delle Ferrovie. Un ingegnere dell'Ufficio movimento delle Fs del quale, però, Veschitelli non ricorda il nome. E nemmeno al quartiere generale delle Ferrovie sanno dare un volto a questo dirigente anche se assicurano che il magistrato non avrà difficoltà a identificarlo.

Per il momento, dunque, il giallo resta. Anzi si infittisce per le dichiarazioni di Galvani. Il sindacalista, infatti, ammette che il tracciato della velocità «non è completo». Questo significa, prosegue, che la «zona tachigrafica» è danneggiata, o di difficile lettura oppure è mancante di qualche parte. Galvani assicura di aver appreso queste notizie da «fonti aziendali certe» e spiega che, comunque, la scatola nera non è l'unico strumento in grado di accertare la velocità di marcia di un treno. «Esiste - dice - anche la misurazione del tempo durante il quale il convoglio occupa i circuiti dei binari».

Galvani poi difende Veschitelli: «La zona tachigrafica si strappa sempre quando termina il servizio e viene consegnata al deposito locomotori che l'archivia. Se il macchinista l'ha tolta per consegnarla a qualcuno è normale. Ogni macchinista - aggiunge - sa che la "zona" è una tutela ma deve essere intatta altrimenti può essere una condanna». Il coordinatore del CO.M.U. sostiene inoltre che «la velocità c'entra nell'incidente anche se bisogna capire le cose che non hanno funzionato. I macchinisti erano in efficienza fisica? I freni non hanno funzionato? Si tratta di ipotesi tutte da verificare». Il leader storico del CO.M.U., Ezio Gallori, punta invece l'indice contro la magistratura. «Come al solito - dice - in ogni incidente ferroviario troviamo indagati i macchinisti colpevoli di quell'errore umano che copre sempre a responsabilità dei dirigenti delle Ferrovie e dei politici.

Sull'incidente della Casilina lo SMA definisce «irresponsabile» il CO.M.U.

E i macchinisti si sparano addosso

ROMA - È polemica tra i sindacati dei macchinisti sull'incidente di Roma Casilina. Il segretario nazionale dello SMA, Diego Giordano attacca, infatti, il coordinatore del CO.M.U., Savio Galvani, per aver dichiarato che la zona tachigrafica del treno deragliato non è completa, «presupponendo una manomissione» da parte dei due macchinisti. «È un atto irresponsabile - accusa Giordano - non suffragato

da alcuna prova accertata e pone in evidenza come, di fronte ad un grave incidente come quello di Roma Casilina, i macchinisti siano i primi a subire quanto meno un grande smarrimento che può determinare un non felice coordinamento delle operazioni legate alla conservazione dei documenti di viaggio o di controllo e pertanto qualsiasi errore successivo all'evento disastroso, deve essere

considerato nell'ambito esclusivo di quel drammatico momento». «La grave ombra - dice Giordano - lanciata contro i macchinisti deve essere al più presto chiarita perché ciò è fondamentale per ogni successivo accertamento, ben sapendo che tale azzardata affermazione è una mezza e prematura condanna per i due macchinisti».