

SCONTRO TRA TRENI SULLA LINEA SARONNO-MILANO

DISASTRO "GEMELLO" A

Quando gli incidenti si ripetono, allo stesso modo, con le stesse dinamiche, per le stesse ragioni, sentir parlare di errore umano è grave. Se poi a farlo sono quegli stessi dirigenti che per compito istituzionale e legislativo dovevano "valutare il rischio" ed intervenire per ridurlo al minimo, tutto diventa insopportabile e gli interrogativi non riguardano più la loro buona fede, né le furbizie utilizzate per restare a galla nell'alta dirigenza. Riguardano l'intero sistema; riguardano l'insufficienza delle strutture di prevenzione e protezione e degli ispettorati del lavoro; riguardano l'indebolimento delle sanzioni civili e penali nei confronti dei datori di lavoro; riguardano le permissività di un sistema legislativo e giudiziario condizionato fin troppo dalla logica della produzione e delle compatibilità economiche.

L'assoluzione dei dirigenti FS per il disastro di Piacenza, le negative sentenze di Torino e Bologna sui rifiuti dei locomotori sprovvisti di RS, il mancato o insufficiente intervento sul lavoro straordinario, sui campi magnetici, sui vetri frontali di sicurezza, ecc., sono tutti segnali che vanno nella stessa direzione. Segnali che non possiamo accettare semplicemente perché quei morti, sono i nostri morti; perché quegli imputati sono i nostri colleghi; perché quel clima severo, associato all'idea che l'errore umano sia una colpevole leggerezza, quando i primi a rischiare la pelle siamo noi, non è né casuale, né fortuito. C'è una strategia ed è la stessa con cui viene contrapposto l'utente -ostaggio all'esasperato scioperante.

Per fortuna, tra le tante ombre, c'è anche qualche spiraglio di luce. La riapertura dell'inchiesta di Chiasso, proprio da parte della Procura di Milano ne è un esempio.

Tuttavia, le soluzioni vere stanno dentro di noi, stanno nella capacità di organizzarsi e di rivendicare sanzioni efficaci nei confronti dei datori di lavoro inadempienti, ciò non per incarcerare imprenditori e dirigenti, ma per introdurre deterrenti idonei a costringerli ad interventi ed atteggiamenti seri.

ATTENTI ALLA CODA

di Savio Galvani

6 dicembre 2003. Linea Saronno-Milano delle Ferrovie Nord.

Una locomotiva isolata, proveniente da Quarto Oggiaro, è ferma al segnale di protezione della stazione di Bovisa. Un'avaria alle batterie, già segnalata in precedenza, gli impedisce di ricoverarsi in stazione. La locomotiva è completamente spenta ed è già buio: sono le ore 19,20 circa.

Nel frattempo, il treno locale ("872"), partito da Saronno e diretto a Milano CFN, si arresta al segnale permissivo che protegge la sezione occupata dalla locomotiva guasta.

Dopo tre minuti (ancora previsti sulle linee F.N.M.) il macchinista del treno locale comunica con la sala operativa. Il DC non gli dice di aspettare (la sezione è occupata). Il macchinista del locale avanza in marcia a vista. Dopo qualche centinaio di metri, in lontananza, vede il segnale di protezione di Bovisa che è a via libera: rosso - giallo. Crede che il segnale sia riferito al suo treno; non vede la locomotiva che, invece, ha davanti.

L'impatto è inevitabile e le conseguenze gravissime!!!

Diciannove feriti tra i viaggiatori, ma i più gravi sono il macchinista ed il capo treno della locomotiva isolata, colti di sorpresa al momento dell'impatto. Il capotreno, operato d'urgenza, è in condizioni disperate.

Il responsabile delle infrastrutture Ferrovie Nord Milano si è affrettato ad imputare le ragioni del disastro alla velocità elevata assunta del treno locale che, a suo dire, non eseguiva la marcia a vista correttamente.

Nessun altro dubbio?

Gli errori e le responsabilità coinvolgono sia i vertici dell'impresa, rispetto all'organizzazione del lavoro e alla prevenzione, che gli altri operatori coinvolti:

- il violento impatto è avvenuto ad una velocità stimata tra 50 e 70 Km/h. Che dire del fatto che in FMN non hanno introdotto il limite dei 30 Km/h





DELLE FERROVIE NORD. 21 FERITI. 2 GRAVI

COLLE ISARCO E ALTRI

per la Marcia a vista?

- il sistema di circolazione in "degrado" è una condizione di rischio elevatissimo e quindi è da rivedere integralmente. Chi può garantire in ogni momento la visibilità dei segnali di coda del proprio treno? Il disastro di Colle Isarco ha la stessa dinamica.

- nessun mea culpa sull'efficienza del locomotore, invece... quel guasto era già stato segnalato;

- nessun rilievo sul Capotreno del locomotore isolato che doveva attivare procedure le quali non rappresentano un'attività abituale e che necessitano nel bel mezzo di una condizione anormale e non prevista. Infatti, il personale della loc. isolata oltre al guasto, doveva pensare a comunicare l'occorso, a garantire l'immobilità e a proteggere la coda del treno, (ma si possono eseguire tutte queste operazioni senza sistemi di comunicazioni adeguati?);

- nessun commento sull'operato del DC che ha lasciato avanzare il locale, in assenza di guasti, con la sezione occupata. Era invece opportuno lasciare fermo il locale ed attendere la via libera (bisognerebbe prevederlo anche nel regolamento);

- nessun rilievo al sistema di circolazione in condizioni di degrado che funziona sulla carta, ma che nello svolgimento del servizio diventa pericolosissimo e in molti casi impraticabile;

- nessun commento all'organizzazione del lavoro incentrata sull'agente unico (generalizzato alle FNM) e sulla assoluta inefficacia dell'uomo morto ...altro che nuove tecnologie. Quelle che servono ed esistono già vengono trascurate;

- nessun rilievo, infatti, per la scarsa attenzione, da parte dell'azienda, circa la ripetizione dei segnali, che spesso risulta guasta o ha problemi e che viene utilizzata poco e male. Il regolare e corretto utilizzo della RS avrebbe aiutato moltissimo il Macchinista a non cadere nell'inganno dell'aspetto del segnale di protezione.

Quest'ultima constatazione dovrebbe suggerire maggiore cautela anche nostri dirigenti FS (a cominciare dall'ing. Moretti di R.F.I.) che definisce obsoleta la ripetizione segnali (vecchia di oltre 30 anni), ma che non si vergogna a proporre la novità dell'"Uomo Morto", vecchio di oltre 70 anni.

Anche i dirigenti delle FNM sono bravi ... a scaricare la colpa sul bersaglio abituale: il macchinista.

Al contrario, dovrebbero essere loro i primi responsabili dell'efficienza dei mezzi, della comunicazione terra - treno, dell'organizzazione del lavoro e dell'efficace funzionamento dell'intero sistema di sicurezza.

Bravi a mentire?

Un inequivocabile disagio segnava il volto del responsabile dell'infrastruttu-



ra FNM, il rampante manager Luigi Legnani, mentre commentava l'accaduto: erano irrefrenabili i tic nervosi sul viso... Segni di una responsabilità mal celata?

Ai magistrati di Milano consigliamo di indagare a fondo sulle reali responsabilità di questo ennesimo disastro ferroviario.

I Macchinisti sono stufo di essere gli unici responsabili di sistemi che fanno acqua da tutte le parti; sono stufo di pagare prezzi così alti.

