

Rischiano il licenziamento i macchinisti che denunciano l'insicurezza Ferrovie, vite appese a treni "insostenibili"

Paolo Persichetti

Uno degli episodi che hanno provocato i dieci giorni di sospensione dal lavoro senza stipendio, inflitti da Trenitalia al macchinista e delegato sindacale per la sicurezza Dante De Angelis, è la partecipazione ad un incontro pubblico tenutosi il 4 luglio scorso a La Gulfa Montemaro in provincia di Lucca. Oggetto del dibattito era la sicurezza per viaggiatori e lavoratori delle ferrovie. Tra i presenti un assessore, sindacalisti, associazioni e familiari delle vittime della strage ferroviaria di Viareggio del 29 giugno 2009.

Nel suo intervento De Angelis ricorda che «da quando nel 1985 è stata approvata la legge 210 sulla privatizzazione delle Ferrovie la sicurezza è peggiorata. Prima i nostri treni erano fra i migliori d'Europa, adesso la situazione è preoccupante». A sostegno della sua denuncia cita alcune cifre, «21 decessi di viaggiatori per guasti alle porte più numerose altre mutilazioni negli ultimi 6 anni. 23 morti sul lavoro da parte di operai delle Ferrovie e ditte appaltatrici negli ultimi 4 anni. A questi vanno aggiunte le 32 vittime della strage di Viareggio».

Nel corso del dibattito a prendere la parola c'è anche un esponente della Filt Cgil che, secondo quanto riportato nella cronaca della serata apparsa il giorno successivo sul *Tirreno*, ritiene «i pochi investimenti sulla sicurezza e il personale ridotto ai minimi termini tra le cause di tanti incidenti che sono accaduti e che si sarebbero potuti evitare». In quello stesso articolo, a causa di un rifiuto, i termini temporali di riferimento nei quali erano avvenuti gli incidenti, indicati da De Angelis in anni, si sono trasformati in mesi. Non avendo rilasciato interviste il delegato alla sicurezza non poteva sapere dell'errore, indipendente dalla sua volontà, contenuto nell'articolo. Per giunta l'imprecisione sfugge sul momento anche a Trenitalia che la scoperà soltanto in settembre, quando a seguito di una «inchiesta interna» verrà enumerata tra le violazioni disciplinari rimproverate al macchinista. Secondo Trenitalia le cifre riportate da De Angelis non solo sarebbero «lesive nei confronti dell'azienda» ma la stessa rettifica apparsa sul *Tirreno*, ottenuta dopo essere venuto a conoscenza dell'errore, conterebbe «dati ancora non veritieri e assolutamente discordanti da quelli reali».

Eppure queste cifre (il numero dei morti a causa delle porte killer sarebbe salito nel frattempo a 23) non sembrano per nulla campate in aria. Sulle pagine del sito www.macchinistisicuri.info sono rintracciabili alcuni database sugli incidenti ferroviari, le morti sul lavoro in ambito ferroviario e gli incidenti provocati dal malfun-

zionamento delle porte dei treni, questi ultimi raccolti grazie alle segnalazioni di lavoratori e cittadini, fonti giornalistiche e relazioni Asl. La banca dati si presenta come un supporto informativo che integra quello fornito annualmente dalla Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, istituita soltanto nel 2007 dopo le ripetute procedure d'infrazione avviate contro l'Italia dalla Commissione di Bruxelles. Una delle maggiori cause d'incidente sarebbe dovuta all'utilizzo sul materiale rotante di meccanismi di sicurezza vetusti o alla mancanza di personale di controllo sulle banchine. Su molte carrozze il blocco delle porte avviene ancora alla velocità di 15-25 Km/h anziché di 5 Km/h, come nei sistemi più aggiornati. Ma nell'allegato C2 dell'Ansf le morti vengono sistematicamente attribuite all'«indebita salita/discesa da treno» del passeggero.

Le cronache però raccontano tutt'altro: il 4 giugno 2009 a Perugia una madre, dopo avere issato con fatica il passeggino col figlio sulla vettura, vede le porte rinchiudersi e il treno partire. La vicenda avrà un lieto fine grazie alla mobilitazione di tutto il personale ferroviario che ricongiungerà i due alla stazione successiva. Spesso a finire incastrati tra le porte sono gli stessi capotreni all'atto di licenziare il convoglio, come accade a Bologna il 27 maggio 2009. In un'altra occasione, a Pavia, il 21 maggio 2008, 17 delle 19 porte di uscita sul lato destro del treno ICplus 663 hanno ferito 16 viaggiatori in discesa a causa della loro improvvisa chiusura «a ghigliottina». Le scene sono sempre le stesse, caduta in movimento per l'apertura anticipata delle porte causa ritardo del blocco,

arti e teste intrappolate, mutilazioni gravi fino al decesso, episodi che appaiono in modo discordante nel database ufficiale dell'Ansf.

Nell'archivio dei *macchinistisicuri*, aggiornato al 22 luglio 2009, si segnalano 2 morti e 36 feriti mentre l'Ansf parla di 5 morti sull'intero 2009. L'anno prima per l'agenzia i morti sono 4 e i feriti 5, i macchinisti hanno notizia di 3 morti e 36 feriti. Nel 2007 i morti ufficiali sono 4 e i feriti 5, a fronte di almeno 9 vittime e 22 feriti registrati nell'elenco non ufficiale. Più indietro esistono solo le cifre raccolte dai macchinisti: abbiamo contato 15 feriti nel 2006 (anno felice), 6 feriti e 3 morti nel 2005, 19 feriti e 4 morti nel 2004, 11 feriti e 4 morti nel 2003. Queste cifre dimostrano che il problema della sicurezza sui treni per i passeggeri e sull'intero sistema ferroviario per i lavoratori è reale e non può essere liquidato con il bavaglio delle misure disciplinari contro i delegati sindacali per la sicurezza, oltre a De Angelis un altro delegato è stato colpito dalla stessa sanzione in Puglia, e la minaccia del licenziamento.

Gli incidenti provocati dalle porte killer vengono sistematicamente attribuiti all'«indebita salita/discesa da treno» del passeggero ma le cronache raccontano ben altro