

Perché non si dà retta ai ferrovieri?

Tante vite umane orribilmente stroncate solo perché i tantissimi segnali premonitori sono stati ignorati o sottovalutati da chi aveva la responsabilità di agire: parlo in primo luogo dei gestori dei treni, ma anche delle autorità e le istituzioni preposte alla sicurezza. Il carattere di ripetitività e di prevedibilità della rottura degli assi per un carro merci lo rendono un incidente «tipico». Quando i ferrovieri parlano di sicurezza dei treni parlano della sicurezza di tutti i cittadini. Il nuovo organismo istituzionale preposto, l'Agenzia Nazionale per la sicurezza ferroviaria, ANSF, ha emesso come suo primo atto la reintroduzione del famigerato «pedale a uomo morto» sui treni e gran parte della sua attività ha avuto finora l'unico scopo di soddisfare le esigenze delle imprese ferroviarie che bramano per la riduzione dell'equipaggio dei treni.

Altro che sicurezza. Quando avremo finito di contare e piangere i morti della strage ferroviaria di Viareggio dovremo necessariamente fare i conti con quello che sta dietro e prima ogni incidente di questo tipo e col rapporto costi-benefici della cosiddetta razionalizzazione e risanamento dei bilanci. Troppo facile oggi dire che il carro cisterna è privato, austriaco, con licenza tedesca. Le regole per la libera circolazione dei rotabili ferroviari in Europa hanno consentito la semplificazione dei traffici, ma liberalizzazione e privatizzazione hanno prodotto un drastico calo della qualità di procedure e controlli. In Italia, inoltre, il servizio di trasporto merci è in via di smantellamento, centinaia di ferrovieri prepensionati o trasferiti, decine di scali già chiusi con la prospettiva di lasciarne aperti solo alcuni. Come in qualsiasi struttura produttiva destinata alla chiusura si allentano i controlli, gli investimenti e l'attenzione. Una tragica analogia con la Thyssen.

Mentre sul Frecciarossa fior di funzionari e ingegneri si concentrano sulla qualità del nodo alla cravatta dei macchinisti, nei treni merci si lasciano circolare rotabili in condizioni così precarie. I ferrovieri, in tema di sicurezza hanno sempre rappresentato una sorta di autocontrollo sui processi produttivi, rifiutando alcune lavorazioni o denunciandone la pericolosità nell'interesse generale. Ma con la nuova dirigenza - tra sanzioni, minacce e licenziamenti - i lavoratori sono stati indotti al silenzio, e i parametri di sicurezza sono scesi ulteriormente.

Restituire ai ferrovieri il diritto di parola è uno dei tasselli fondamentali per la prevenzione e la sicurezza. Noi continuiamo a credere che come cittadini, impiegati in un servizio così delicato, abbiamo il dovere civico - oltre che il diritto - di occuparci della sicurezza di tutti e chiediamo che dopo questa strage di innocenti tutte le istituzioni, a cominciare dalla magistratura, si dedichino con maggiore attenzione a quanto sta accadendo sui nostri binari. Non è più il tempo di atteggiamenti reverenziali nei confronti del colosso FS, anche da parte delle redazioni dei giornali.

Il treno è il mezzo di trasporto più sicuro, anche se dirlo oggi può sembrare grottesco; ma solo a condizione che le regole e le procedure evolute e consolidate in tanti anni di esperienza siano severe e rispettate con rigore. E che la vita umana non sia ridotta ad una semplice voce di bilancio.

Dante De Angelis

Trattoda: <http://www.ilmanifesto.it/archivi/fuoripagina/anno/2009/mese/06/articolo/1037/>

Invia la tua opinione a "ilcapotreno.net"