

“Siamo davvero, come dicono i dati, la rete ferroviaria più sicura d'Europa?”

Massimo Franchi

«Chi viaggia in treno in Italia dovrebbe stare tranquillo». Secondo le statistiche europee il nostro Paese è quello in cui accadono meno incidenti, ma molti sindacati non la pensano allo stesso modo, ed anzi sottolineano con forza il condizionale dell'affermazione iniziale. Dal primo settembre infatti è entrata in vigore una nuova disposizione che prevede un'estensione del cosiddetto "agente unico": in pratica la riduzione da due ad un solo macchinista per treno. Usando alcune norme previste nel nuovo contratto, entrato in vigore in agosto, Rfi (l'azienda che gestisce la circolazione dei treni), ha aumentato il numero dei convogli che possono partire con un solo macchinista alla guida del locomotore. La stessa Rfi quantifica nel 10% dei circa 8mila treni che ogni giorno circolano sui binari italiani quelli ad agente unico. Si tratta quasi esclusivamente di treni regionali, usati soprattutto dai pendolari, come quello che il 30 settembre scorso è andato a sbattere contro un muro di protezione a Casalecchio vicino Bologna, provocando 150 feriti.

# Treni d'Italia verso il futuro in retromarcia

la storia

## Occhi aperti contro la notte «bestia nera» del macchinista

**MONOMACCHINISTA COATTO**  
«L'azienda ha usato il contratto per fare delle forzature», sostiene Luciano Maggi della Filt Cgil, che pure quel contratto lo ha sottoscritto. Molto più dura la posizione del sindacato dei macchinisti, il famigerato Comu, ora assorbito nella sigla Orsa. I macchinisti stanno dando battaglia contro questa norma presentando decine di esposti nelle varie Procure d'Italia e negli Uffici del lavoro, sostenendo che l'agente unico mette a repentaglio la sicurezza dei passeggeri. Per loro il doppio macchinista era un vanto delle ferrovie italiane, il vero motivo del basso numero di incidenti. La nuova norma prevede che al posto del secondo macchinista in cabina dovrebbe esserci (anche qui il condizionale è d'obbligo) il capotreno che allo stesso tempo ha la responsabilità di tutto quello che succede nel convoglio. Rfi e Trenitalia si difendono sottolineando che l'innovazione «è dovuta all'aumento di numero di treni in circolazione a fronte dei molti prepensionamenti degli anni Novanta fra i macchinisti, e rispetta totalmente le normative di sicurezza previste dal ministero perché i macchinisti che guidano questi treni hanno turni di lavoro diversi e meno pesanti».

Faccio il macchinista da 18 anni, mi piace il mio lavoro, lo svolgo con passione, ma non è certo un lavoro facile, le responsabilità sono tante, bisogna essere sempre attenti, specialmente di notte, la "bestia nera" dei macchinisti. E poi, devi dormire quando non hai sonno, vai a lavorare quando gli altri fan festa e devi sempre sperare che tutto vada bene: la più piccola distrazione può diventare fatale. Ma non è tutto: spesso anche gli errori degli altri possono ricadere su di te, perché sei tu che sei lì davanti e sei il primo ad essere coinvolto. Tocca a te cavartela, dimostrare di aver fatto tutto per bene, con l'aiuto di pochi, spesso abbandonato da chi ha la responsabilità organizzativa. Alcuni colleghi hanno processi pendenti da più di dieci anni perché, ad esempio, un giorno qualcuno è scivolato da un marciapiede ed è finito sotto, e per anni ed anni vorranno sapere da te se davvero hai

fatto tutto quel che dovevi. Quando sono stato assunto il mio istruttore diceva: «Perché accada un incidente nelle nostre ferrovie bisogna sbagliare in tre». Oggi non è più così, è sufficiente sbagliare in due e spesso anche l'errore di un solo addetto diventa irrimediabile. Eppure sono tantissimi i soldi che vengono spesi per l'"ammodernamento" ma la ferrovia è il regno delle contraddizioni: è come una famiglia che compra la Porsche e gira con le scarpe bucate! Sì, perché si costruisce l'alta velocità per raddoppiare le linee principali ma si lasciano a binario unico linee ormai sature di traffico, non si completa l'installazione del sistema di "ripetizione segnali" (collaudatissimo, di enorme affidabilità) mentre si investe sulla tecnologia di "controllo marcia" (SCMT) sulle linee che già ne sono dotate (il lecito sospetto è che il primo sistema consente al macchinista la possibilità di dimostrare le sue re-



L'incidente ferroviario dell'espresso Palermo-Venezia a Rometta, nel luglio 2002. Cufari/Ansa

“Molte tratte sono a rischio mentre incombe il macchinista unico...”

tolleranza minima, blocca il treno, lo mette in frenatura.

**IL DRIN DELL'UOMO MORTO**  
I sindacati però sono scettici «Queste promesse le conosciamo benissimo - attacca Sergio Maiani, della Filt Cgil di Bologna - le abbiamo sentite tante volte. L'azienda aspetta sempre il sistema più innovativo, poi passa del tempo e ci viene a dire che è già sorpassato. Ora ha introdotto questo Vacma o, come lo chiamiamo noi, "uomo morto", una campanella che suona ogni 55 secondi e a cui il macchinista deve rispondere per dimostrare di essere vigile. È un sistema folle, l'azienda lo sta usando con l'idea di allargare l'uso del macchinista unico». «Per ora invece - continua Maiani - il sistema più avanzato è quello del blocco automatico a correnti codificate con ripetizione del segnale, un'apparecchiatura che invia al pannello del macchinista i segnali con 1350 metri di anticipo. Devono essere riconosciuti subito, diversamente il treno va in frenatura. Ma anche questo sistema non è presente su tutte le linee e anche dove c'è vi sono lunghi tratti di "buchi neri" come sulla Torino-Piacenza, la Bologna-Verona, la Mestre-Trieste e molte tratte del sud». «Per il resto - conclude Maiani - per tutte le tratte minori, che danno meno profitti e sono usate solo dai pendolari, abbiamo ancora il vecchio sistema "conta assi" che controlla la lunghezza del treno e da segnale verde se lo spazio davanti è libero, un metodo ormai antiquato».

**OLIO E BULLONI DI STATO**

Altro punto interrogativo è quello della manutenzione, sia dei treni che dei binari. Soprattutto quest'ultima viene spesso appaltata a ditte esterne. «È una pratica molto diffusa - spiega Luciano Maggi della Filt Cgil - soprattutto nella costruzione di nuovi binari. Tutto è dovuto al calo di personale che è passato dai 220mila addetti del 1991 ai 94mila circa di quest'anno». Anche in questo caso la difesa di Trenitalia è affidata ai numeri. «Nella manutenzione lavorano 18mila addetti, quasi la metà dell'intero personale - spiega - in più rilasciamo certificazioni di sicurezza per le aziende esterne». L'intero costo della manutenzione ricade comunque sullo Stato che spende ben un miliardo di euro l'anno. Le ex Ferrovie dello Stato alle prese con la liberalizzazione cercano di "razionalizzare" anche la manutenzione del materiale rotabile. «Hanno deciso di dividere in maniera netta tra manutenzione corrente, per intendere il cambio dell'olio su un locomotore, e la manutenzione ciclica, che riguarda le riparazioni più complesse, fissate a scadenze precise. Il problema - conclude Maggi - è che i locomotori entrano in manutenzione ciclica sempre più tardi e problemi che si affrontano solo con questo tipo di manutenzione si trascinano per molto tempo senza essere risolti. Una divisione così netta tra le due manutenzioni causa solo danni, andrebbero integrate, ma su questo tema Trenitalia e Rfi non ci ascoltano».

La frontiera dell'alta velocità in tutto il Paese si scontra con strutture da fine Ottocento: e le promesse di Lunardi rimangono parole

# Radiografia della rete, gimkana a binario unico

**CHILOMETRI SOTTO RADAR**  
La questione si lega strettamente con i sistemi di sicurezza della nostra rete. Sui 16mila chilometri di binari in Italia, i sistemi applicati sono diversi e scelti in base alle caratteristiche delle varie tratte. «Entrò il 2006 - promette Michele Elia, direttore tecnico di Trenitalia - almeno 10mila chilometri, dove circolano l'80% dei treni, avrà il sistema controllo marcia treno (Scmt) e già entro la fine dell'anno il sistema sarà implementato nelle tratte Torino-Venezia, Milano-Bologna, Parma-La Spezia, più i nodi di Napoli e Roma». Il treno, attraverso delle bobine presenti su tutta la tratta, viene controllato momento per momento. Se ne conosce la velocità, il rispetto dei segnali e il raggio di curvatura. Se non rispetta segnali e velocità, con una

L'ultimo grave incidente avvenuto nelle ferrovie italiane è quello del 20 luglio 2002 a Rometta in Sicilia, quando la Freccia della Laguna deragliò con 8 morti e 30 feriti. L'inchiesta della Procura di Messina ha portato a 6 indagati cui sono contestati i reati di disastro colposo, omicidio colposo e lesioni colpose. Per l'accertamento delle responsabilità bisognerà aspettare, ma una cosa è certa: in quel tratto di rete era in corso una manutenzione straordinaria appaltata ad una ditta esterna, la Esposito Spa. Come tanta parte della nostra rete ferroviaria, la Messina-Palermo è quasi interamente a binario unico e dove le promesse di raddoppio fatte dal ministro Lunardi all'indomani dell'incidente sembrano ancora lontane dal concre-

tizzarsi. Come in tante altre zone d'Italia il raddoppio delle linee a binario unico continua ad essere una chimera, nonostante i tanti miliardi e milioni investiti.

**RADDOPPI ALLA MUSSOLINI**

A parte la grande torta dell'Alta velocità, la nostra rete è dunque in gran parte antiquata, con molte tratte importanti rimaste dal punto di vista infrastrutturale all'Ottocento, incidendo inevitabilmente sulla sicurezza della circolazione. Basti pensare alla linea del Brennero nel tratto Verona-Bologna. «Anche a Mussolini nel 1937 fecero credere di aver costruito il secondo binario, ma si trattava solo di tratti vicini alle stazioni: ironizza il sindacalista Alberto Ballot-

ti. Per questo storico raddoppio furono investiti miliardi già per i Mondiali di calcio del 1990, ma in molti tratti il binario è ancora desolatamente unico o c'è la massicciata senza le traversine. Le ripercussioni sui trasporti con la Germania sono notevoli, con tempi di percorrenza da dopoguerra e treni merci che impiegano giorni».

**LINEE PERICOLOSE**

Il discorso si può comunque allargare a molte altre zone del nostro Paese, incominciando proprio dalla Sicilia. «Sia sulla linea Adriatica dopo Pescara verso la Puglia che in molte delle tratte che partono da Napoli verso il Sud, linee e sistemi di sicurezza sono inadeguati. In più negli ultimi

anni - continua Ballotti - la situazione è critica per quanto riguarda tutte le grandi e medie città i cui nodi stanno facendo i conti con un incremento repentino di traffico dato dai treni regionali e locali. In molti casi i binari sono unici e i sistemi di sicurezza arretrati. Gli investimenti di Rfi e Trenitalia sono stati buoni per le grandi città come Milano, Roma e Napoli, molto meno per le città medie».

**L'OCCHIELLO AD ALTA VELOCITÀ**

Passando all'Alta velocità anche qui non tutta la rete dove sfrecceranno i treni superveloci è allo stesso livello tecnologico. Questo nonostante gli annunci dell'amministratore delegato delle ferrovie Giancarlo Cimoli, che nei giorni scorsi ha dato assicu-

razioni: pronto per il 2007-2008 tutto il sistema ferroviario ad alta velocità da Torino a Napoli, mentre già fra tre anni e mezzo sarà pronta la Torino-Novara. Un'impresa ciclopica. In tutto l'altissimo numero di gallerie. Insomma, il sistema Tav come obiettivo principe della strategia del binario. Ma nonostante le intenzioni per il futuro rimangono i fatti. Il sistema Scmt, per esempio, non si applicherà sulla tratta Firenze-Roma, completata ormai da quasi vent'anni e per la quale non è previsto un ammodernamento. Con il risultato che su questa tratta fondamentale i treni viaggeranno ad una velocità più bassa, 250 chilometri all'ora contro i più dei trecento delle altre tratte dell'alta velocità.

m. fr.

Una task force di Trenitalia a disposizione dei macchinisti: per «capire» il treno, i viaggiatori e i colleghi...

# Stress da vagone? No problem, c'è lo psicologo

Che il macchinista sia un mestiere stressante lo conferma anche la scelta di Trenitalia di mettere loro a disposizione una équipe di psicologi. Da due anni una task force di undici elementi gira l'Italia tenendo lezioni ai "guidatori", 15 alla volta. La giornata è divisa in questo modo: al mattino lezione teorica sul lavoro (considerazione dell'errore, vigilanza consapevole e controllo dello stress), al pomeriggio analisi di un caso pratico di pericolo o incidente, valutando le interazioni con la macchina, il collega (se presente) e le abitudini. I macchinisti che hanno seguito il corso sono ormai più di 15 mila ed in poco tempo l'intero personale avrà fatto un'esperienza impensabile

fino a pochi anni fa. Il loro gradimento è stato altissimo, come dimostra l'analisi dei questionari di valutazione diligentemente compilati dai macchinisti alla fine di quello che viene definito in termini burocratici come "intervento formativo". «Il successo dell'iniziativa - racconta una capodivisione di Trenitalia - è stato così alto che l'azienda ha deciso di rendere il servizio definitivo istituendo uno sportello di assistenza psicologica. Qualunque macchinista può richiedere un incontro con gli psicologi nel più totale anonimato. Di solito succede dopo un incidente, un investimento o un caso di segnale non rispettato, per cui il macchinista viene sospeso e deve sostenere una visita. Anche nel

caso di indagini interne, lo psicologo ha il divieto di testimonianza ed è tenuto al segreto professionale». Il contatto avviene tramite gli istruttori che ogni macchinista ha, che lo indirizzano allo sportello. Dopo un' iniziale scetticismo, dunque, il supporto psicologico è stato accettato da chi ha la responsabilità di guidare i treni su cui viaggiamo, considerandolo un valido aiuto nei momenti di difficoltà.

C'è da scommettere che il tema dell'agente unico sia il più dibattuto in queste giornate di formazione. «È proprio così - conferma il capo divisione - molti macchinisti pensano che il corso sia in previsione dell'introduzione dell'agente unico. Non è così ma il tema

viene inevitabilmente approfondito ed è vissuto come un ulteriore elemento di stress».

Gli psicologi vengono usati da Trenitalia anche per l'analisi degli incidenti e stanno preparando un vero e proprio manuale su quali possano essere le cause psicologiche che li provocano. «Per quanto riguarda la composizione delle coppie di macchinisti, ci hanno consigliato di alternare alle coppie abituali, soluzione fissa fino a pochi anni fa ma nella quale c'è il rischio di fidarsi troppo del compagno, a coppie nella quale i macchinisti non si conoscono, soluzione che ha lo svantaggio di far sentire a disagio entrambi».

m. fr.

**l'Unità Abbonamenti**  
Tariffe 2003 - 2004

	quotidiano Italia	quotidiano estero	quotidiano + internet	internet
12 MESI	7GG € 296	€ 574	€ 308	€ 132
6 MESI	7GG € 153	€ 344	€ 165	€ 66
	6GG € 131			

Postale consegna giornaliera a domicilio  
coupon tagliando per il ritiro della copia in edicola

carta di credito Visa o Mastercard (seguendo le indicazioni sul nostro sito [www.unita.it](http://www.unita.it))

Importante indicare nella causale se si tratta di abbonamento per coupon, per consegna a domicilio, per posta o internet

Per ulteriori informazioni scrivete a: abbonamenti@unita.it oppure telefonando all'Ufficio Abbonamenti dal lunedì al venerdì dalle ore 10.00 alle ore 16.00 al numero 06.69646471 - fax 06.69646469

Per la pubblicità su **l'Unità** **RK** publikompass

MILANO, via G. Carlucci 29, Tel. 02.244.24611  
TORINO, c.so Montebello 11, Tel. 011.6663211  
ALESSANDRIA, via Cavallotti 10, Tel. 0132.273071  
ASSTI, piazza Chiriacca 28/A, Tel. 0185.251424  
ASTI, via Amerigo 60, Tel. 0141.351011  
BARI, via Amendola 166/B, Tel. 080.5485111  
BIELLA, via Roma 5, Tel. 015.6491212  
BOLOGNA, via Parmegiani 8, Tel. 051.6494926  
BOLOGNA, via Montebello 11, Tel. 051.4210955  
CAGLIARI, via S. Pietro 14, Tel. 070.300308  
CASALE MONF.TO., via Corte d'Appello 4, Tel. 0142.452154  
CATANIA, c.so Sicilia 37/43, Tel. 095.7306311  
CATANZARO, via M. Greco 78, Tel. 0961.724090-725129  
COSENZA, via Montebello 11, Tel. 0984.472527  
CUNEO, c.so Giulio 21/bis, Tel. 0171.651222  
FIRENZE, via Don Minzoni 46, Tel. 055.561192-573668

FIRENZE, via Turicchia 9, Tel. 055.6821553  
GOZZANO, via D'Annunzio 21/09, Tel. 010.53070.1  
IMPERIA, via Alfieri 10, Tel. 0183.273071 - 273373  
LECCE, via Trinchese 87, Tel. 0833.314185  
LESSONA, via U. Bonino 15/c, Tel. 090.65084.11  
NOVARA, via Cavour 13, Tel. 0321.33341  
PADOVA, via Montebello 11, Tel. 049.9734711  
PALERMO, via Lincoln 19, Tel. 091.6230511  
REGGIO C., via Diana 3, Tel. 0965.24078-9  
REGGIO E., via Brigata Reggio 32, Tel. 0522.368511  
ROMA, via Barberini 86, Tel. 06.4702891  
SALERNO, via Roma 176, Tel. 0184.501555-501556  
SARAGUSSA, via Tricaroli 39, Tel. 0931.412131  
SARONNO, via Tricaroli 39, Tel. 0931.412131  
VERCELLI, via Verdi 40, Tel. 0161.250754

**PER NEUROLOGIE-ADESIONI-ANNIVERSARI TELEFONARE ALL'UFFICIO DI ZONA DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ ore 9,00-13,00 / 14,00-18,00**  
Sabato ore 15,00-18,00 / Domenica ore 17,30-18,30. Tel. 06.69.646.395

Tariffe base: 5 Euro Iva esclusa a parola (non vengono conteggiati spazi e punteggiatura)