

13/05/09 - La sicurezza del treno di Crevalcore era affidata all'infallibilità del macchinista

La sicurezza del treno pendolari che nel gennaio 2005 si scontrò con un merci a Crevalcore, linea a binario unico, provocando la morte di 17 persone, era affidata soltanto alla infallibilità del macchinista, alle incerte comunicazioni via telefonino delle variazioni di traffico, alla fortuna.

E' questa l'immagine che scaturisce dalla sentenza di assoluzione dei dirigenti delle FS emessa dal Tribunale di Bologna.

All'epoca esistevano già sistemi elettronici sofisticati, le sicurezze affidate a sistemi esperti, ma su questa linea a binario unico si continuava ad operare con l'affidamento alla infallibilità del macchinista.

E' verosimile affermare che i ritardi nell'adottare tecnologie di sicurezza erano addebitabili al fatto che gli investimenti per l'alta velocità avevano svuotato le casse dell'Azienda e gli investimenti per la sicurezza su questa come su altre linee pendolari, per scelta del management, non erano più una priorità?

Chi aveva operato queste scelte? Chi aveva il potere di modulare il flusso degli investimenti per la sicurezza tecnologica anche sulle linee non toccate dall'alta velocità? Sembra difficile immaginare che l'AD non avesse voce in capitolo in queste scelte...

La catena delle responsabilità sulla gestione dei sistemi di sicurezza scompare dalla recente sentenza del Tribunale di Bologna emessa due giorni fa, con l'assoluzione dei massimi dirigenti. Non intendiamo entrare nel merito tecnico della sentenza, occorre attendere le motivazioni.

Riteniamo invece richiamare l'attenzione sugli impatti negativi di una impostazione semplificatoria "post moderna" che appare trascurare le problematiche della gestione della sicurezza nei sistemi complessi e scaricare le responsabilità solo sui livelli operativi più diretti, in questo caso il macchinista deceduto nell'incidente.

La sentenza di Bologna sulla tragedia di Crevalcore, quali che ne siano le motivazioni, viene percepita come un allineamento alla tendenza sempre più frequente di scagionare i manager dalle responsabilità per la mancata adozione di sistemi di gestione della sicurezza adeguati. Dal processo per il disastro aereo di Linate a quello del Pendolino deragliato a Piacenza i manager con il massimo potere decisionale ne sono sempre usciti indenni.

In altri termini, per collegarci all'attualità, in questa vicenda giudiziaria appare che l'art.10 bis dello schema di modifiche del d.lgs 81/08 sia ritenuto già vigente in diverse sedi giudiziarie, mentre appare abbastanza trascurata l'analisi dei sistemi di responsabilità e le eventuali colposità derivanti dalla mancata scelta di adottare sistemi gestionali della sicurezza che intervenissero per "rimediare" gli eventuali errori umani degli operatori diretti.

Appare per davvero inaccettabile una cultura giuridica che ignora come fossero già disponibili all'epoca sistemi elettronici che codificavano la linea, in grado di correggere l'errore umano: erano sul mercato e operativi sulle stesse linee FS dedicate all'Alta velocità.

La narrazione dei fatti che suggella la sentenza appare molto lontana dalla rappresentazione e dall'esperienza quotidiana di coloro che operano direttamente sul campo come macchinisti e capitreno: è su questo divario che occorre fare riferimento per costruire un giudizio più equilibrato su questa tragica vicenda, per il rispetto del macchinista deceduto e per le vittime del disastro ferroviario.

Gino Rubini
editor www.diario-prevenzione.it

Beppe Pinto
Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza
TRENITALIA -