

DISASTRO FERROVIARIO DI CREVALCORE

P.P. n° 2438/07 R.G.N.R

(N° 195/06 Reg. P.M.)

OPPOSIZIONE EX ART. 410 C.P.P. AVVERSO RICHIESTA DI ARCHIVIAZIONE E PER AVVIO NUOVE INDAGINI

Alla Procura della Repubblica presso
il Tribunale di Bologna

I signori, Roberto DE PAOLIS, Andrea BERTOLINI, Marco FABRIZI, Alessandro PELLEGATTA, Filippo CUFARI, , Dante DE ANGELIS, nella loro qualità di Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, eletti ai sensi degli art. 18 e 19 del D.Lgs. 626/94, **con riferimento all'esposto-denuncia presentato in data 12 gennaio 2005, "fin dall'immediatezza del disastro ferroviario" avvenuto in data 7 gennaio 2005, nella stazione di Crevalcore, avendo richiesto l'applicazione dell'art. 408 c.p.p. - nella qualità di persone offese** - ed essendo, invece, venuti diversamente a conoscenza della richiesta di archiviazione del 16 febbraio 2007, giusta delega e procura speciale, conferita con atti allegati alla presente opposizione, all'avv. Desi BRUNO del Foro di Bologna,

PRESENTANO:

- 1) **OPPOSIZIONE** alla richiesta di archiviazione del 16 febbraio 2007 nei confronti di dirigenti e responsabili di RFI Spa;
- 2) **RICHIESTA DI AVVIO NUOVE E ULTERIORI INDAGINI** nei confronti:
 - dei dirigenti, funzionari e preposti della soc. Trenitalia Spa, responsabili dell'attrezzaggio dei rotabili, della organizzazione del lavoro, dell'attuazione delle norme sulla sicurezza del lavoro, della sicurezza della circolazione, della formazione dei turni di lavoro, degli equipaggi e della gestione del personale
 - dei dirigenti, funzionari e preposti del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, responsabili della emanazione di direttive e della vigilanza in materia di regolamentazione e di sicurezza ferroviaria e del controllo dell'efficacia dei provvedimenti tecnici e regolamentari del Gestore Infrastruttura (RFI)

Premesso che:

- i summenzionati Rappresentanti per la Sicurezza, ex D.Lgs 626/94 hanno presentato in dato 12 gennaio 2005 un esposto denuncia presso la Procura di codesto Tribunale, nella qualità di soggetti preposti alla tutela degli interessi dei lavoratori FS - e delle altre persone presenti nel loro ambito lavorativo - con specifico riguardo alla tutela della salute, della sicurezza e dell'incolumità fisica;
- tale prerogativa, derivante direttamente dalla legge, conferisce, alla figura del RLS, natura di soggetto istituzionale, rappresentante diretto degli interessi dei lavoratori, tecnicamente qualificato e deputato a tutelare e concorrere alla sicurezza delle persone;
- l'esposto è stato presentato anche per contribuire ad una più corretta valutazione della dinamica e del contesto nel quale è avvenuto il disastro, tenuto conto della conoscenza specifica, da parte dei suddetti delegati, dei processi produttivi, della loro regolamentazione, dell'organizzazione del lavoro e di tutte le relative criticità;
- ancor prima di analizzare la richiesta di archiviazione nel dettaglio, è opportuno fare alcuni cenni sulla dinamica dell'incidente;
- l'ipotesi prevalente sulle ragioni del disastro riconduce la responsabilità al defunto macchinista il quale non avrebbe rispettato la segnalazione luminosa del segnale di avviso "giallo" che indicava al convoglio di arrestarsi prima del successivo segnale "rosso"; materialmente, egli non avrebbe cioè azionato per tempo il rubinetto del freno, posizionato alla portata della sua mano sinistra, portandolo nella posizione di frenatura, (la grande maggioranza dei macchinisti lavorano con la mano sinistra poggiata sulla maniglia dello stesso) spostandolo, in rotazione, per un angolo di circa 25-30° (trenta gradi) con uno sforzo muscolare estremamente esiguo;
- non avrebbe eseguito quella semplice operazione che tutti i macchinisti eseguono migliaia di volte e che fa parte integrante della gestualità lavorativa e della manualità degli addetti alla guida (operazione che si attua spesso anche come una sorta di riflesso condizionato, in presenza di qualsiasi evento di guida anomalo), essendo, tra l'altro, la posizione relativa di tale apparecchiatura pressoché identica su tutte le cabine dei mezzi di trazione italiani;

- se confermata, tale omissione, ovvero il mancato spostamento di una leva pneumatica per pochi millimetri a seguito dell'avvistamento di una segnalazione di avviso con luce “gialla” sarebbe alla base del più grave disastro ferroviario degli ultimi decenni; (data la visibilità permessa dalla forte nebbia, tra 30 e 60 metri, con velocità tra 100 e 120 Km/h, gli occhi del macchinista hanno avuto la possibilità di “vedere” il giallo solamente per un tempo compreso tra un secondo e due secondi);

- si può escludere con assoluta certezza che l'omessa manipolazione della leva del freno sia dovuta non a ignoranza del regolamento, dimenticanza, sottovalutazione del rischio, negligenza volontaria o consapevole del macchinista, (anche perché perfettamente conscio delle potenziali conseguenze catastrofiche, su se stesso e sui viaggiatori, di un suo pur minimo errore) ma ad una o più circostanze che hanno determinato l'involontaria “*lacuna operativa istantanea*”, l'assenza cioè di un'azione coordinata, frutto dell'attivazione funzionale e razionale delle capacità percettive (di natura prevalentemente cognitiva) e di quelle esecutive (di natura prevalentemente muscolo-scheletriche); quel semplice gesto, che i macchinisti ripetono milioni di volte al giorno, così difficile da spiegare, ma che avrebbe evitato la morte di 17 persone;

- la “*lacuna operativa istantanea*” è la mancanza - o l'errata esecuzione - di un gesto razionale e tempestivo che deve essere necessariamente compiuto all'istante, in risposta immediata ad uno stimolo o ad un segnale. Essa è connaturata e ben presente nella natura umana e nessuna persona può esserne considerata esente, neanche i macchinisti di Trenitalia;

- quando le conseguenze di questa prevedibile e - paradossalmente - banale mancanza, possono assumere carattere di grave pericolo per le persone o le cose, l'organizzazione che presiede al processo produttivo, in generale, e nel nostro caso le FS, deve tenerne conto ed adottare tutte le misure concretamente attuabili per prevenirne l'accadimento e gli effetti conseguenti. L'obbligo diventa tanto più cogente (e censurabile sotto il profilo penale) quanto più la condizione di rischio è prevedibile - come nel caso di un solo macchinista lasciato da solo a guidare ad alta velocità nella nebbia fidando esclusivamente sulle sue capacità - e quanto più le conseguenze hanno rilevanza su beni giuridicamente tutelati, quali l'incolumità delle persone, la sicurezza dei lavoratori e la sicurezza pubblica. A questo proposito il C.P. punisce severamente chi attenta o mette anche solo a rischio, la sicurezza ferroviaria, pur in termini colposi. Se il macchinista De Biase fosse

sopravvissuto all'incidente avrebbe subito, oltre al terribile peso umano e professionale dell'incidente, tutti i rigori della legge;

- la pur voluminosa inchiesta della Procura, nega, nelle sue conclusioni l'evidenza di quanto afferma nell'analisi delle cause e delle concause e sorvola in modo illogico ed irrazionale sulle responsabilità individuali che le hanno determinate;

- ciò premesso, si sottopongono all'attenzione del G.I.P. le seguenti

MOTIVAZIONI

Nella sua richiesta il P.M. effettua una disamina della situazione ferroviaria in Italia che somiglia molto più ad un trattato di economia e politica dei trasporti che ad una indagine penale. Dopo aver proclamato in modo del tutto condivisibile, che la responsabilità del disastro non può essere imputata esclusivamente al solo macchinista ma estesa al "sistema" ferroviario nel suo complesso - tralascia poi di trarre le conseguenze logiche non indagando sulle responsabilità e corresponsabilità materiali di coloro i quali a vario titolo hanno concorso al verificarsi delle cause e concause dell'incidente. Inoltre, l'approccio della gran parte della stessa relazione di richiesta d'archiviazione del PM, privilegia l'analisi di quello che "avrebbe dovuto essere" la dotazione in termini di apparati di sicurezza (SCMT, ecc.) avviandosi sul terreno scivoloso del "futuribile" e tralasciando la realtà concreta e materiale delle condizioni fisiche di quella linea e dei regolamenti ivi applicabili nei mesi e negli anni precedenti, fino alla data del 7 gennaio 2005, ore 12,00.

Con tale approccio si allarga enormemente il campo delle analisi alle macroragioni dell'arretratezza tecnologica della linea Bologna Verona, e della rete italiana, allontanandosi dai comportamenti penalmente rilevanti dei singoli (compito precipuo della Pubblica accusa) per poi – comprensibilmente – concludere che non possono esserci responsabilità penali individuali per i "ritardi della politica".

Ciò che, al contrario, è evidente è la responsabilità penale individuale dei soggetti che non hanno agito secondo loro concrete possibilità pur avendone i titoli, il potere, le prerogative e l'obbligo di legge per prevenire il disastro determinandone le cause e le concause con azioni od omissioni riguardanti il periodo antecedente al disastro e più precisamente:

A) **modificando "in peggio" - con la riduzione dell'equipaggio di guida - le modalità e le condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulla linea Bologna**

Verona in costanza delle infrastrutture e delle tecnologie disponibili e storicamente date; ciò, prima ancora di introdurre (e verificarne preventivamente almeno l'efficacia equivalente) nuovi sistemi ritenuti di maggior sicurezza;

B) modificando “in peggio” le condizioni di sicurezza ferroviaria sulla linea mediante l'alterazione del Regolamento per la Circolazione Treni (RCT) nella parte in cui ha eliminato l'obbligo per i dirigenti locali di arrestare precauzionalmente il treno incrociante in attesa del ricovero in stazione del treno viaggiante in senso opposto ed ha consentito di non installare le tabelle di orientamento;

C) omettendo di migliorare, secondo quanto tecnicamente possibile, le condizioni di sicurezza di quel tratto di linea. Non in termini politico-economici di investimenti aggiuntivi ma di utilizzo delle risorse disponibili, dirottate altrove, cioè azioni concretamente attuabili nell'ambito delle funzioni proprie, di responsabilità gestionale e dai pieni poteri di scelta derivanti dalle cariche societarie ricoperte;

Riguardo al punto A

1- l'approccio (di stampo storico-politico più che tecnico-giuridico) della richiesta di archiviazione ignora completamente che la realtà ferroviaria quotidiana, cioè le migliaia di treni ed i milioni di viaggiatori che si muovono ogni giorno, vive di una situazione tecnologica, infrastrutturale ed organizzativa ben definita e determinata; la rete ferroviaria non è mai stata, né poteva esserlo, completamente omogenea né tutta all'avanguardia ma, trattandosi di una realtà tecnica e sociale estremamente ampia e complessa, essa è inevitabilmente un enorme “cantiere” in continuo divenire. Nel passato, fino all'inizio del processo di liberalizzazione, ogni intervento migliorativo si conciliava con l'esistente garantendo, insieme, un avanzamento tecnologico ed organizzativo e la continuità del servizio di trasporto pubblico senza mai compromettere la funzionalità e, soprattutto, i margini di sicurezza.

2 - Anche in presenza di sistemi e strutture obsolete la tecnica ferroviaria ha sempre garantito elevati livelli di sicurezza, utilizzando metodi e sistemi commisurati all'epoca storica ed alle condizioni tecniche e socio economiche del tempo, adattandosi alla realtà con regole più articolate, metodi anche più arcaici, più complessi ma sempre riferiti alla concreta condizione materiale delle linee, dei treni, e delle regole vigenti. *(I treni viaggiano con alti standard di sicurezza da oltre 150 anni pur in assenza di elettronica,*

satelliti, computer, internet, ecc. proprio perchè regolati via via da procedure adeguate allo stato concreto della tecnologia disponibile e ragionevolmente applicabile).

3 - Nell'anno 2002 RFI Spa, nella qualità di ente regolatore emana delle modifiche ai regolamenti, Dispp. 35 e 36/02 (e numerosi atti seguenti) che riducono in modo generalizzato l'equipaggio dei treni da due ad un solo macchinista e reintroducono il pedale dell'Uomo Morto con l'esplicita motivazione di risparmi economici. Tale modifica si configura come una oggettiva riduzione dei margini di sicurezza: cessava, insieme alla presenza del secondo macchinista, la funzione di controllo ridondante e di interazione dinamica tra due professionisti esperti, svolta sui complessi eventi di guida con l'impegno ad adottare **negli anni successivi (!)** nuove misure di sicurezza.

4 - Ciò veniva deciso con i poteri loro conferiti dai massimi responsabili di RFI ed eseguito (in modo apparentemente passivo ma in realtà concorrendo e partecipando – quale società sorella - in ogni fase alla realizzazione del progetto del macchinista solo) dai dirigenti centrali e periferici di Trenitalia, senza tener conto in alcun modo delle conseguenze che questa “manipolazione” dell'equipaggio - inteso come parte essenziale del sistema di sicurezza della circolazione ferroviaria - avrebbe causato.

5 - Del maggior rischio che sarebbe seguito a questa modifica tutti i soggetti coinvolti erano perfettamente consapevoli poiché esiste una copiosissima corrispondenza proprio su tale aspetto derivante anche da una pluriennale vertenza sindacale proprio sulla sicurezza. (Illuminante a tal proposito è la nota del 7-8-03, prot.512/vig.3 con cui il responsabile ministeriale per la sicurezza ferroviaria paradossalmente e colpevolmente evidenzia i rischi per la sicurezza ferroviaria del modulo di condotta ad agente unico ma ne autorizza, inspiegabilmente, nel contempo l'estensione graduale).

6 - Il maggior rischio di superamento dei segnali rossi (SPAD) e conseguentemente di incidenti, in presenza di equipaggio ad “agente unico” è perfettamente conosciuto da tutti i dirigenti FS che sono in possesso dei dati completi sull'andamento degli incidenti (avvenuti e mancati) negli anni precedenti al disastro. Ne è perfettamente consapevole Moretti Mauro, all'epoca a.d. di RFI, che nell'interrogatorio (pagg 33, 46/47, 62, 76, 90, 95. 102, ecc.) mette in evidenza l'importanza fondamentale dell'equipaggio a doppio macchinista per la sicurezza della circolazione ferroviaria in Italia. Tale dato è stato in parte ufficializzato, pur se in modo reticente e reso noto a posteriori sui “Piani annuali per la Sicurezza” di Trenitalia: in particolare a pag 13 del Piano 2006 si legge:

“ (...) Nel periodo di osservazione si sono verificati in totale 21 SPAD (11 nei secondi sei mesi del 2004 e 10 nei primi sei mesi del 2005). Di questi 8 con equipaggio di condotta a doppio agente e 13 con equipaggio di condotta ad agente unico. (...)” . Analoga rilevazione è presente nel successivo Piano per il 2007.

Si cita, per brevità, soltanto una dichiarazione di Moretti Mauro (pagg. 46/47 interrogatorio) che chiarisce senza bisogno di alcun commento la gravissima negligenza compiuta da tutti i soggetti che hanno contribuito a vario titolo alle modifiche regolamentari e di gestione pratica del servizio su quella tratta disomogenea e sprovvista di qualsivoglia ausilio alla guida del tipo Ripetizione Segnali o altro: “ (...) E’ chiaro che nell’ambito della valutazione di rischio, che ogni normale organizzazione fa, attribuisce alla discontinuità di protezione un indice molto importante, nel senso che se lei è abituato ad andare ad un certo regime, sapendo che esiste una certa protezione, e poi ad un certo punto questa non c’è più perché nei punti più importanti manca, quello è un fattore di rischio molto importante. Ripeto, abbiám fatto riferimento a quel sistema (la Ripetizione Segnali con Blocco Automatico a Correnti codificate BEACC n.d.r.) che peraltro agli effetti della sicurezza era molto involuto perché non dava nessuna garanzia compiuta per la sicurezza e, proprio per quel motivo, anche sulle linee e sui treni attrezzati con quel sistema, abbiám sempre mantenuto due macchinisti (...)”. Al contrario, in assenza finanche di Ripetizione Segnali (ritenuta paradossalmente inadeguata) RFI aveva comunque previsto e consentito anche per quella linea l’eliminazione del 2° macchinista, gli incroci dinamici, l’eliminazione dei petardi e l’assenza delle tavole di orientamento. Mentre Trenitalia fruiva della convenienza economica offerta dalla facoltà di riduzione degli equipaggi.

7 - In realtà l’incidenza degli “spad” per i treni ad agente unico è molto più alta di quanto sembri: basta osservare che il numero dei chilometri (Km-Treno) percorsi dai treni a doppio agente è circa di cinque volte superiore di quelli effettuati ad agente unico. Ciò significa che in realtà il rischio “spad” è dieci volte maggiore nei treni assegnati ad un solo macchinista. Ma di questo i dirigenti di Trenitalia che hanno redatto i Piani non tengono colpevolmente conto:

- nell’elaborazione del documento di Valutazione dei Rischi ex D.Lgs. 626/94, (datore di Lavoro DTR Emilia, Responsabile Sicurezza di Sistema);
- nella composizione degli equipaggi mediante la compilazione dei turni di lavoro (responsabile del personale nazionale e locale, responsabile dei turni, nazionale e locale);

- nella determinazione e utilizzo del numero complessivo di macchinisti necessari ad effettuare il numero di treni stabiliti in relazione agli obblighi contrattuali e di servizio assunti da Trenitalia, (AD della società, Responsabile nazionale della Divisione TR).

8 - Orbene, a fronte di una così ben conosciuta, evidente e documentata riduzione della sicurezza, i dirigenti del Ministero, di RFI e di Trenitalia, prima ancora di realizzare le condizioni tecnologiche (se mai potranno esserci) per sostituire la funzione umana di interazione e di controllo sul complesso delle attività di guida del treno (riconosciute unanimemente come il fondamento della sicurezza della marcia dei treni) hanno provveduto con atti e provvedimenti di tipo regolamentare, organizzativo e di gestione a sottrarre l'elemento su cui per quasi un secolo le ferrovie hanno fondato la sicurezza: il controllo incrociato e ridondante per la guida dei treni da parte di due macchinisti. Il tutto aggravato dall'attuazione di tali misure proprio su una linea ad alto traffico, a binario unico e fortemente disomogenea rispetto ai sistemi e regimi di circolazione e controllo del traffico (ben quattro diversi tra Verona e Bologna) e sprovvista di qualsiasi ausilio alla guida.

9 - In sintesi, i RLS ritengono in primo luogo che l'evento abbia avuto una sua concausa determinante – stante la condizione tecnologica e regolamentare della linea come situazione di riferimento - nell'assenza del secondo macchinista, il quale nella situazione specifica avrebbe supplito – con le capacità professionali, l'esperienza e l'attenzione vigile di una seconda persona - percependo tempestivamente il mancato o ritardato intervento sul rubinetto del freno, oppure, se necessario (nel caso di una totale inefficienza fisica del macchinista alla guida) intervenendo istantaneamente sul rubinetto del freno e non dopo i 55'' dell'Uomo Morto. Si può ipotizzare, all'estremo, che un semplice starnuto possa aver impedito al macchinista la visibilità del segnale giallo nelle frazioni di secondo in cui esso è stato visibile. **Si può affermare, quindi, con alto grado di certezza che la presenza di un secondo macchinista, in quel contesto specifico, avrebbe evitato la possibilità del verificarsi dell'incidente.**

10 - Lo dimostra, oltre all'osservazione di buon senso che, pur se elementare appare in tutta la sua tragica veridicità, *“quattro occhi vedono meglio di due”*, la logica e l'efficacia della ridondanza, del mutuo controllo ma soprattutto – ed è ciò che riteniamo rilevante ai nostri fini meramente giuridici – i dati dell'incidentalità degli ultimi decenni e di quelli più aggiornati sopra citati di cui avevano piena consapevolezza tutti i dirigenti FS.

11- La presenza “sul treno” del capotreno come secondo agente non può essere considerata equivalente a quella del 2° macchinista in cabina di guida (dal verbale di interrogatorio, anche Moretti, in riferimento all’equipaggio parla sempre di due macchinisti) per almeno le tre seguenti ragioni:

a) non è preparato né specializzato nell’avvistamento dei segnali luminosi, non conosce le caratteristiche visive della linea, non è formato né allenato a valutare l’adeguatezza dell’azione frenante sulla base della decelerazione o dell’accelerazione percepita dall’organismo (apparato otovestibolare) perché egli non è formato, né istruito né destinato a questo compito specifico;

b) a seguito delle disposizioni emanate da RFI e da Trenitalia il capotreno non era neanche obbligato a stare in cabina di guida ed assistere il macchinista ma poteva trovarsi anche nelle carrozze retrostanti ad effettuare le altre incombenze proprie della sua qualifica (assistenza viaggiatori, informazioni, bigliettazione, ecc) come da Disp. 35/02, art. 2, punto b, ultimo capoverso e successive.

c) anche nell’ipotesi che il capotreno fosse presente nella cabina di guida, è verosimile ed altamente probabile che la sua attenzione fosse rivolta a svolgere altre funzioni, quali ad esempio le scritturazioni o che – addirittura – qualcuno dei viaggiatori, avendo bisogno di informazioni, avesse bussato o fosse presente in cabina di guida, distogliendone l’attenzione e generando potenzialmente anche il distoglimento dello sguardo del macchinista dal muro di nebbia che aveva dinanzi a sé inattesa di vedere apparire un semaforo “giallo” per quella fulminea ma determinante frazione di tempo.

12 - Tra le Disposizioni regolamentari “accessorie” resesi necessarie alla riduzione dell’equipaggio ve n’è una che merita particolare attenzione poiché dimostra la totale noncuranza o colpevole sottovalutazione per gli aspetti di sicurezza concreta derivanti dall’attività di guida. Le Dispp. RFI n° 13 e 46 - 04 disciplinano l’accesso dei viaggiatori in cabina di guida per “fruire” dell’assistenza del capotreno. Tale modifica è figlia anch’essa di una visione miope del servizio ferroviario, per come si esplica nella realtà quotidiana e sprezzante dei potenziali bisogni dei viaggiatori e delle difficoltà oggettive del lavoro del macchinista e del capotreno durante la marcia. Essa recita:

(...) ”Sui rotabili utilizzati per i treni di cui ai punti precedenti, Le Imprese ferroviarie devono provvedere all’applicazione, in punti facilmente visibili, dei seguenti avvisi:

- Nei comparti viaggiatori: “Per richiedere l’intervento di personale del treno in caso di necessità urgenti cercare il capotreno nelle vetture e, se in queste non è presente, nella cabina di guida in testa al treno” (...)

Ai RLS risulta che tali avvisi fossero presenti anche sulle carrozza del treno interregionale coinvolto nel disastro.

13 - Il **PEDALE A UOMO MORTO** come concausa determinante del disastro. La scorciatoia tecnica, organizzativa ed economica prescelta dai dirigenti di RFI (e come si vedrà più avanti di Trenitalia) per ammantare di modernità e tecnicismo la scelta puramente economicista della riduzione dell’equipaggio è caduta sul pedale dell’Uomo Morto, obsoleto dispositivo, già in uso nelle FS dal 1939 e poi radiato per la sua manifesta inefficacia e invasività sulla persona, che il macchinista deve azionare ripetutamente per tutto il tempo di lavoro, ad intervalli temporali asimmetrici di 2,5’’ e 55’’ (secondi) mediante un pedale da tenere rispettivamente pigiato (per massimo 55’’) e rilasciato (per massimo 2,5’’) per tutto il tempo in cui il treno è in movimento, pena, un allarme e poi l’intervento del freno di emergenza;

14 - sorprende negativamente la pochezza dell’analisi che la relazione Diana dedica all’Uomo Morto e la conseguente superficialità con cui il PM liquida la questione dell’interazione di quel meccanismo (che i macchinisti di tutta Europa definiscono, “una tortura”, “è alienante” è “una catena psicologica”, “ci fa sentire delle scimmie ammaestrate”, “ci lega alla macchina come il mulo alla macina del mulino”, “ci distrae dalla guida”, è umiliante, “mi concentro a pedalare e perdo di vista i segnali” e tantissime altre osservazioni che dovrebbero aiutare il Giudice a decifrare la correlazione esistente tra la causa dell’incidente (la sopraddetta *mancaza operativa istantanea*) e le determinanti che ne sono alla radice. Ad ulteriore dimostrazione della totale inadeguatezza del sistema a Uomo Morto per la sicurezza ferroviaria si illustrano brevemente i seguenti elementi ciascuno autonomamente sufficiente a sancire la responsabilità penale di coloro i quali lo hanno ripescato dagli anni bui della storia nazionale e resuscitato nel terzo millennio:

15 - è un apparato obsoleto utilizzato dalle stesse FS nel 1939 (“*XXII anno dell’era fascista*”, come recita il manuale d’uso ufficiale dell’epoca) riprodotto nella sua architettura funzionale in modo identico (tempo pigiato e tempo rilasciato) con il solo adeguamento dei materiali costruttivi: elettronica digitale a microprocessori in luogo dei sistemi elettromeccanici dell’epoca. Sembra quasi che l’art. 2087 del Codice Civile sull’adeguamento ai migliori ritrovati per i dirigenti ferroviari, abituati all’autoreferenzialità giuridica e normativa, non esita;

16 - non è stata verificata preventivamente la sua efficacia e le sue criticità ma è stato introdotto in modo brutalmente autoritario (utilizzando in modo massiccio e spregiudicato lo strumento disciplinare per costringere i macchinisti al suo uso) senza rispettare i precetti di legge sulla verifica preventiva, sulla valutazione del rischi, sulle conseguenze ergonomiche (cognitive e fisiche);

17 – addirittura, per imporne l’introduzione, contro le legittime rimostranze dei lavoratori, in spregio delle norme sulla prevenzione degli infortuni e ignorando i provvedimenti degli Organismi di Vigilanza, Trenitalia ha partecipato attivamente alla redazione delle Disposizioni di RFI condizionandone il risultato (il vantaggio economico derivante dalla sua applicazione riguarda entrambe le società sorelle del Gruppo FS);

18 - solo successivamente al disastro di Crevalcore e all’azione giudiziaria e sindacale, Trenitalia e RFI, hanno dato impulso a tutte quelle verifiche che avrebbero dovuto precedere l’emanazione delle norme e la loro attuazione pratica: esse in modo pressoché unanime evidenziano l’inutilità del pedale a Uomo Morto per la verifica della vigilanza e la sostituzione del 2° macchinista, anzi affermano il possibile disturbo dell’attenzione e della concentrazione durante la guida. In particolare si citano:

- lo studio del Prof. Giovanni Costa, Ordinario di Medicina del Lavoro dell’Università di Verona, commissionato da Trenitalia e RFI, il quale evidenzia con il suo studio “*l’aumento dei periodi di ipovigilanza*” durante la guida con uso del pedale;
- l’articolo del Prof Vezio Ruggieri, Ordinario di Psicofisiologia Clinica presso la Facoltà di Psicologia dell’Università La Sapienza di Roma il quale evidenzia *il fenomeno autoipnotico* dei movimenti semplici e ripetitivi;
- i pronunciamenti dei Servizi di Prevenzione delle ASL e dell’Ispettorato del Lavoro, i quali hanno sanzionato ex D.Lgs. 758/94 Trenitalia e RFI

per l'inosservanza delle norme poste a tutela del lavoro ed in particolare per gli elementi di DISTRAZIONE DALLA GUIDA, MAGGIORE STRESS E COSTRITTIVITA' POSTURALE introdotte con il dispositivo a Uomo Morto.

19 - Chiediamo al Giudice particolare attenzione riguardo quanto rilevato dagli Ispettori ASL di Bologna, in qualità di UPG, su delega della stessa Procura, nella relazione e nella "Prescrizione" ex art. 20 D.Lgs 758/94, dove affermano che il dispositivo oggetto di indagine può indurre "DISTRAZIONE NELLA GUIDA"; tale evenienza suffragata dalla complessa istruttoria che l'ha preceduta, dall'autorevolezza della fonte, e dalla unanime conclusione degli altri Organismi di vigilanza che hanno adottato procedimenti analoghi nei confronti di Tenitalia in altre regioni, fornisce un elemento sostanziale di validazione dell'ipotesi sopra riportata: il pedale dell'Uomo Morto come concausa determinante della "lacuna operativa istantanea" subita dal macchinista, nel momento cruciale dell'approssimarsi al segnale "giallo". Una certezza, praticamente assoluta, dall'inchiesta è già stata rivelata: la completa inadeguatezza del sistema a Uomo Morto nel garantire la sicurezza di marcia dei treni;

20 - alla luce di ciò si giustificano ulteriormente le osservazioni critiche sulla leggerezza con cui il CTU Diana, nella sua perizia, liquida le possibili influenze del pedale nella determinazione dell'incidente. La sua è un'affermazione autoreferenziale, priva di qualsiasi elemento a suffragio, derivante probabilmente dal mancato approfondimento della specifica materia e dall'approccio culturale con cui ha sempre affrontato i temi della sicurezza ferroviaria;

21 - tale è l'inadeguatezza del sistema a Uomo Morto che, oggi, a seguito dei procedimenti penali aperti, gli stessi indagati hanno emanato modifiche che riconoscono l'inadeguatezza del sistema e ne sanciscono il suo superamento;

22 - a nessun altro datore di lavoro o azienda, in Italia, sarebbe stato consentito per due anni, come a Trenitalia, nell'esercizio d'impresa, proseguire nell'installazione di un dispositivo ritenuto obsoleto e nocivo in sostituzione di un sistema affidabile e storicamente sperimentato di organizzazione del lavoro, quale l'equipaggio a doppio macchinista;

23 - come per tutti gli Enti regolatori, anche i dirigenti di RFI, non possono adottare norme, specifiche tecniche, protocolli e disposizioni in contrasto con le legge vigenti, né si può ipotizzare una sorta di “carta bianca” o “libero arbitrio” derivante dallo status di grande azienda di servizio. La delicatezza del loro mandato e il potere esecutivo che ne deriva, al contrario, conferisce loro una responsabilità maggiore. L’atteggiamento autarchico delle FS – e l’indulgenza manifestata in più occasioni nei loro confronti - rischia di produrre una sorta di “immunità ferroviaria” per quei dirigenti che dovrebbero invece agire con la massima responsabilità nei confronti della collettività, proprio perché titolari del delicatissimo potere regolamentare sulla circolazione ferroviaria. A tal proposito si rende edotto il Giudice che presso il Tribunale di Prato è in corso un procedimento penale (n°4174/04 RGNR a carico di Elia Michele +2) per l’inadeguatezza di alcune Disposizioni normative emanate da RFI in tema di sicurezza delle persone e della circolazione ferroviaria,

Riguardo al punto B

24 – la modifica al Regolamento Circolazione Treni è stata adottata nonostante fosse estremamente evidente anche ai profani (non c’è bisogno di grandi studi tecnici o scientifici) per comprendere l’intrinseca pericolosità di una manovra dinamica di incrocio dei treni sul binario unico, nel caso – improbabile ma dagli effetti potenzialmente catastrofici - del mancato rispetto della segnalazione da parte di uno dei treni. Ancora una volta siamo di fronte alla manipolazione di un regolamento storicamente collaudato a fronte di un artificio (arretramento del segnale luminoso) che non compensava o preveniva in alcun modo il verificarsi di quanto è poi realmente avvenuto;

25 – l’omessa installazione o la rimozione delle tavole di orientamento in precedenza al segnale di partenza, sulla base dell’esperienza diretta dei RLS, e di tutti gli altri macchinisti che il Giudice vorrà ascoltare, risulta essere un ulteriore potenziale elemento causale del disastro, e certamente della sua gravità. Infatti, le suddette tavole sono parte essenziale del sistema di riferimento spaziale del macchinista durante la guida, introdotto proprio per consentire la percezione delle distanze, che la sola visione binoculare non consente, soprattutto di notte o in condizioni di scarsa visibilità. La versione precedente prevedeva sette tavole identiche in precedenza del segnale, quella più moderna ed efficace, quattro tavole, con fasce bianche e nere a scalare, che “comunicano” il decrescere della distanza dal segnale da rispettare. Inoltre, il Giudice potrà agevolmente accertarlo, tale

ausilio è presente nella gran parte delle stazioni – anche per i segnali di partenza - ed è un fattore consolidato di cui i macchinisti si avvalgono come riferimento certo ed affidabile;

Riguardo al punto C

In particolare ed in modo sintetico, si osserva:

26 - l'approccio del PM è fondato sull'assunto che gli indagati di cui si richiede il proscioglimento, nell'ambito del loro ruolo non avrebbero avuto la possibilità - in ossequio a direttive politiche ed a scelte "tecniche" non meglio specificate - di orientare sulla linea Verona Bologna (riconosciuta pacificamente come direttrice fondamentale della rete FS) gli investimenti necessari a portarla in condizioni di sicurezza ottimali e comunque analoghi al resto della rete principale.

27 - al giudice penale spetta invece il compito di accertare se, nella gestione del potere conferito ai massimi dirigenti di RFI, e del Ministero dei Trasporti (Ufficio Vigilanza), essi abbiano rispettato i principi generali e i dettami specifici dell'Ordinamento e, soprattutto, se le iniziative omesse, anche indirettamente abbiano potuto cagionare, o concorrere a cagionare, danni alla salute ed alla incolumità delle persone, siano essi viaggiatori o lavoratori ferroviari.

28 - orbene, gli indagati per cui si chiede l'archiviazione del procedimento e quelli ai quali si chiede di avviare nuove indagini, sono stati – dall'anno 2000 a tutt'oggi i dominus delle ferrovie italiane – dotati di pieni poteri come massimi responsabili di RFI Spa, dotati di potestà regolamentare, potere di gestione e controllo sul traffico, potere di spesa, in modo sostanzialmente discrezionale delle ingenti risorse economiche messe a disposizione dallo Stato;

29 - risulta gravemente insufficiente l'analisi effettuata dal PM, in particolare dove non ha analizzato compiutamente i criteri adottati per le scelte discrezionali: su quali linee, quali tecnologie, quali priorità di intervento su cui concentrare gli investimenti a disposizione di RFI (e poi effettivamente spesi altrove) tenuto conto dei diversi gradi di arretratezza della rete e dell'urgenza rispetto ai potenziali rischi sulle singole linee;

30 - non si chiede di sindacare su quante risorse siano state messe a disposizione dagli Organi dello Stato (Governo, CIPE, ecc.) ma di approfondire le indagini – anche sulla base

delle dichiarazioni rese da Moretti Mauro riguardanti la cosiddetta “densità” di traffico - sull’uso di quelle rese disponibili a RFI e su quali analisi tecniche, quali valutazioni e criteri siano stati utilizzati per il loro impiego su linee diverse da quelle a binario unico, ad alta disomogeneità (i salsicciotti citati nell’interrogatorio), ad alto traffico, in zone soggette a nebbia e quindi ad alto rischio;

31 – a questo proposito è doveroso rammentare che anche in presenza di profondi processi di liberalizzazione e privatizzazione del servizio, le norme (citate compiutamente nella richiesta) attribuiscono al Gestore Infrastruttura imprescindibili compiti di sicurezza che se correttamente attuati avrebbero con grande margine di certezza evitato il verificarsi della morte di 17 persone e il ferimento grave di altre 20. e al Ministero dei Trasporti la responsabilità della vigilanza sulle norme di circolazione così come confermato in sede di interrogatorio dallo stesso Moretti.

CONCLUSIONI

Per quanto sopra, voglia il Giudice per le Indagini Preliminari respingere la richiesta di archiviazione formulata dall’Ufficio del PM nei confronti **di Moretti Mauro, Elia Michele e Paganelli Giancarlo** e disporre un supplemento di indagine per accertare le responsabilità, derivanti dalle modifiche organizzative e regolamentari di cui sono stati promotori ed esecutori:

- A) per aver determinato la modifica degli equipaggi di guida attraverso l’emanazione della DISP. 35/02 e atti preliminari e conseguenti;
- B) per aver emanato le Disp. 13 e 46/04 sull’accesso dei viaggiatori in cabina di guida;
- C) per aver utilizzato le ingenti risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato con criteri diversi da quelli ragionevolmente attuabili in funzione della miglior tutela della sicurezza ferroviaria;
- D) per accertare quale margine di autonomia e di discrezionalità abbiano esercitato nell’effettuare gli investimenti per i miglioramenti della sicurezza su linee diverse dalla Bologna Verona come per esempio la linea Roma – Firenze - Bologna (a doppio binario e già dotata all’epoca dei più sofisticati sistemi di circolazione in sicurezza esistenti, DCO con BEACC a nove codici);
- E) per aver emanato disposizioni, aventi valore di specifiche tecniche, riguardanti l’uso del pedale a Uomo Morto, dispositivo obsoleto e nocivo per la salute dei lavoratori e insidioso per la sicurezza ferroviaria;

VOGLIA, ALTRESI, IL GIUDICE

disporre nuove e ulteriori indagini nei confronti,

dei dirigenti centrali e periferici di Trenitalia Spa (amministratore delegato, datore di lavoro, responsabili della sicurezza, dirigente nazionale e locale Trasporto Regionale, responsabile formazione equipaggi e turni) per accertare eventuali responsabilità o negligenze rilevanti ai fini della sicurezza ferroviaria;

- F) nella riduzione dell'equipaggio dei treno 2255 da due ad un solo macchinista, consentita da RFI, ma non obbligatoria;
- G) nella riduzione generalizzata degli equipaggi di macchina pur nella consapevolezza del maggior rischio di incidenti;
- H) nell'introduzione del pedale a Uomo Morto senza aver effettuato preventivamente, come imposto dalle norme vigenti, la Valutazione dei Rischi;
- I) per non aver adottato adeguate misure di sicurezza per i propri treni nel caso di marcia ferroviaria in condizioni rischiose, quali ad esempio modifica degli orari, riduzione della velocità commerciale, ecc.

dei dirigenti centrali del Ministero dei Trasporti (dirigenti e funzionari del Servizio di Vigilanza sulle ferrovie),

- J) i quali, pur avendo lo specifico obbligo di vigilanza sull'emanazione delle norme e degli standard di sicurezza ferroviaria (così come ancora confermato anche dallo stesso Moretti Pagg. 9/10), in piena consapevolezza dei rischi per la pubblica incolumità, non hanno adottato le misure idonee a prevenire il verificarsi del disastro di Crevalcore.

In ultimo, si chiede in sostanza che il Giudice indagli oltre che sull'*errore umano* commesso in un infausto istante dal povero macchinista De Biase, anche sugli altri "*errori umani*" commessi in precedenza, a seguito di anni di deliberata e intensa attività, da tutti gli altri soggetti (dirigenti, funzionari, preposti e tecnici, pubblici e privati, dalle più svariate funzioni e specializzazioni) i quali, utilizzando un ingente patrimonio di risorse messe a disposizione della collettività, hanno creato le condizioni perché – più che in

passato - una banale, umana e prevedibile “*mancaza operativa istantanea*” della durata di un secondo, potesse causare un disastro di tali dimensioni.

Bologna, 28 marzo 2007

I Rappresentanti dei Lavoratori per la
Sicurezza

ancora IN MARCIA!

Rivista mensile dei macchinisti



1908 - 2008

100 anni di storia, 100 anni di lotte