



SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, li 8 marzo 2010

Prot. n° 982/6/SN

Presidente VIII^a Commissione Permanente
Lavori Pubblici e Comunicazione
del Senato della Repubblica
Sen. Luigi Grillo

Componenti VIII^a Commissione Permanente
Lavori Pubblici e Comunicazione
del Senato della Repubblica

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Altero Matteoli

p.c. Amministratore Delegato
Ing. Mauro Moretti

Oggetto: Audizione del 2 febbraio 2010 dell'Ing. Moretti

Il giorno 2 febbraio 2010, presso l'8^a Commissione Permanente (Lavori Pubblici e Comunicazioni) del Senato della Repubblica si è svolta l'audizione dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato SpA in merito alle questioni relative al grave incidente di Viareggio del 29 giugno 2009. In particolare la commissione ha chiesto conto del palleggio di competenze e responsabilità tra il Gruppo FS e le compagnie di assicurazione che, di fatto, impedisce il risarcimento alle vittime del disastro.

In un passaggio dell'audizione, l'Amministratore Delegato ha reso "edotti" i senatori presenti di come il nuovo equipaggio di macchina ad agente solo, ovvero con un solo macchinista in cabina di guida, abbia portato notevoli incrementi del livello di sicurezza sui treni. Ha sostenuto che ciò ha consentito anche di comprendere le cause di molti incidenti, che sembrerebbero potersi ricondurre proprio a possibili liti di coppia tra i due macchinisti in cabina.

Occorre sapere che il doppio agente alla guida dei treni, storicamente, è stato adottato in Italia per sopperire alla carenza di tecnologia. L'elevato livello di sicurezza che l'Amministratore Delegato vanta quale fiore all'occhiello delle Ferrovie dello Stato, è stato quindi ottenuto soprattutto perché un'azienda in forte ritardo sull'innovazione tecnologica ne affidava il mantenimento alla capacità dei propri uomini. Recenti miglierie sulle apparecchiature di sicurezza, ma soprattutto l'esigenza stringente di contenimento dei costi, hanno fatto sì che si potesse adottare - su specifiche tipologie di treni e di mezzi di trazione, con la garanzia di efficienza delle apparecchiature stesse e ad esclusione delle ore notturne - un equipaggio di condotta che preveda un solo macchinista in cabina di guida. Si tratta, come è evidente, di un'operazione meramente industriale, che l'Amministratore Delegato vuole far passare come un provvedimento finalizzato esclusivamente ad aumentare la sicurezza.

L'illusione secondo la quale fino a poco tempo fa i treni andavano a sbattere perché i macchinisti litigavano, sarebbe risibile se non fosse offensiva nei confronti di chi lavora quotidianamente con passione e coscienza, ma soprattutto nei confronti di chi per le inefficienze e le inadeguatezze degli strumenti tecnologici messi a disposizione da quest'azienda e dai suoi storici dirigenti, ha perso la vita.

L'equipaggio ad agente solo, lo dimostra la sua limitata possibilità di utilizzazione, è cosa da adottare con estrema cura, anche in considerazione dei possibili risvolti sulla qualità del lavoro del



macchinista. Con l'equipaggio ad agente solo, lo ribadiamo, la sicurezza non aumenta; rimane invariata, nella migliore delle ipotesi.

In un altro momento dell'audizione l'Amministratore Delegato definisce il disastro di Viareggio - che, come è ormai accertato, è avvenuto perché sulla rete ferroviaria italiana circolano carri il cui livello di manutenzione nessuno si preoccupa di verificare - uno *spiacevolissimo episodio*. Non la commentiamo. Solo, siamo vicini ai cittadini di Viareggio, in particolar modo alle famiglie delle vittime e a coloro che da quell'*episodio* hanno subito danni morali e materiali che, ne siamo sicuri, si porteranno dentro per sempre.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)

