
Treno deragliato a Lodi, le indagini

Autore: Chiara Andreola

Fonte: Città Nuova

La procura di Lodi indaga per disastro colposo, omicidio colposo e lesioni multiple – anche se al momento non ha iscritto nessuno nel registro degli indagati. due morti e una trentina di feriti, che si sarebbero potuti e dovuti evitare. La pista dell'errore umano.

Errore umano: è questa al momento l'ipotesi più accreditata, per quanto appunto di ipotesi si tratti essendo le indagini ancora in corso, per il **deragliamento del treno alta velocità Milano-Salerno** avvenuto nel lodigiano alle 5.34 del 6 febbraio. Secondo quanto sinora ricostruito, i macchinisti – morti nell'incidente – avrebbero ricevuto un segnale di via libera, e **lo scambio aperto che ha provocato il deragliamento avrebbe dovuto essere chiuso**. Così non era, e sotto la lente degli inquirenti sono quindi finiti i lavori di manutenzione effettuati poco prima del passaggio del convoglio: e sono infatti già stati sentiti il caposquadra e i quattro tecnici di Rfi, che però hanno riferito di aver lasciato lo scambio in posizione regolare al termine del loro intervento. Si sta quindi ora cercando di capire perché fosse invece aperto; mentre **la procura di Lodi indaga per disastro colposo, omicidio colposo e lesioni multiple – anche se al momento non ha iscritto nessuno nel registro degli indagati**. Rimane il dolore per **due morti e una trentina di feriti**, che si sarebbero potuti e dovuti evitare – e meno male che il treno a quell'ora era quasi vuoto, si è detto, altrimenti il bilancio sarebbe stato ben più pesante. Oggi 7 febbraio è stato proclamato uno sciopero da parte dei lavoratori delle ferrovie, mentre la circolazione su quella tratta rimane a singhiozzo. Già, perché **la questione non sono tanto i lavori di manutenzione in quanto tali**; quanto il fatto che, denunciano i sindacati, si stia operando una **«politica sempre più spudorata di appalti e subappalti nelle lavorazioni sensibili**. Pretendiamo da enti e istituzioni coinvolti l'immediata convocazione perché siano intraprese le iniziative adeguate a tutela dei ferrovieri e dell'utenza». Detto in altri termini, sempre più spesso i lavori di manutenzione sono appaltati a ditte esterne, che a loro volta subappaltano; lasciando quindi delle **falle sul reale controllo** di come questi vengano effettuati. In più, ha fatto notare già il 14 gennaio la segretaria Nazionale della Filt Cgil Maria Teresa De Benedictis, **«la frequenza dei treni ad Alta velocità è aumentata e la capacità delle linee s'è ridotta**, così come gli spazi temporali per le manutenzioni» - per dare un'idea, sulla tratta Roma-Firenze viaggiano oggi 257 treni al giorno, il 46 per cento in più del 2013. Un bene per la mobilità sostenibile del Paese, ma che ha appunto imposto tempi più stretti per manutenzione e controlli – con conseguente maggior possibilità di errore umano – a fronte di un'accresciuta usura delle infrastrutture. Nonostante ciò, **i sindacati definiscono il nostro uno dei sistemi più avanzati a livello mondiale dal punto di vista della sicurezza ferroviaria, e i dati sembrano confermarlo**: gli incidenti "significativi" sulle rotaie italiane sono pari a uno ogni 3,3 milioni di chilometri di viaggio, il 20 per cento in meno della media europea e sono in calo del 15 per cento dal 2007. Sotto accusa non è quindi il sistema in sé e per sé, quanto la sua gestione. Su questo vuole dunque portare l'attenzione lo **sciopero di oggi**: a proposito del quale i sindacati hanno chiesto che gli importi trattenuti nelle buste paga dei lavoratori vengano devoluti ai familiari delle vittime di questo incidente.