

# L'uomo morto

VACMA è l'acronimo, il nomignolo è "l'uomo morto". Si presenta come un congegno di sicurezza. Misura l'attenzione di chi guida. Trenitalia lo vuole su ogni cabina al posto del secondo macchinista. La Asl di Bologna ha risposto con una multa perché il VACMA è "fonte di fatica psichica e stress". Un macchinista si è rifiutato di guidare un treno con il VACMA: è stato licenziato

di Elena Stancanelli

**A**lle spalle della postazione del macchinista, nella cabina di guida dell'ETR 450 in servizio da Rimini a Roma Termini, c'è un adesivo rotondo, rosso e bianco. Il segnale di divieto d'accesso, adottato ormai nel lessico della protesta col significato di rifiuto. Dai cani ai fasci, da Prodi ai coltelli, il cerchio bianco e rosso significa senza possibilità di equivoco "no pasaran".

Questo in particolare dice: No all'uomo morto.

E ancora: l'uomo morto uccide anche te.

A chi non sapesse niente della battaglia che stanno sostenendo da qualche anno i ferrovieri italiani, sembrerebbe soltanto un meraviglioso gioco di parole. Il manifesto di una società patafisica, il blasono di qualche circolo di eccentrici. Lapalissiana filastrocca per chi voglia protestare contro l'ingiustizia della morte.

L'uomo morto, tecnicamente chiamato VACMA (Veille Automatique de Contrôle par Maintien d'Appui), è invece il nomignolo affettuoso di un congegno la cui reintroduzione sui treni sta provocando la reazione di un gruppo di macchinisti. È un semplice pedale, un meccanismo di allarme che deve essere sempre ammansito, perché la sua reazione provoca l'immediato arresto del treno. Tenendolo premuto. Ma poiché non è escluso che il macchinista possa svenire, o morire, mantenendo il piede nella stessa posizione, anzi rafforzando il peso con cui preme, ogni minuto circa deve essere anche rilasciato, per qualche secondo, e poi premuto di nuovo. In questo modo l'uomo morto testimonia senza possibilità di errore che l'uomo, l'altro, non è morto. Ed è quindi in grado di guidare il treno con sicurezza e senza errori.

Si chiama uomo morto perché non c'è, è assente, manca. È il vuoto la cui forma dovrebbe servire a evidenziare il pieno.

Ma anche se l'aggettivo vuole significare soltanto senza vita (e non abbandonato dalla vita), ha in sé un presagio funesto, c'è poco da fare.

Dovrebbe, con la sua presenza-assenza, sostituire una persona viva, il secondo macchinista che tradizionalmente occupa la cabina e garantisce l'assistenza al primo in caso di bisogno. I ferrovieri sostengono che non può farlo, che l'uomo morto non può sostituire l'uomo vivo. Ci sono da prendere decisioni di fronte a un'emergenza, a un guasto. E la stanchezza può non essere abbastanza fatale da far crollare il macchinista, ma determinare una disattenzione che solo l'esperienza e la presenza di un collega possono leggere e sorreggere. I macchinisti ritengono che l'unico modo per garantire la sicurezza su un treno, è far viaggiare due persone in cabina di guida. Entrambe vive.

L'uomo morto, che l'azienda cerca di spacciare come un ritrovato all'avanguardia, non plus ultra di tecnologia e affidabilità, è un ripescaggio dell'epoca fascista. Non so se anche allora si intendesse usarlo per aprire la strada a una riduzione del personale o se, per l'epoca, si trattasse davvero di una rivoluzione. Qualunque fosse la sua funzione, la



fotografie di Alis Thieck-Alami

mancò, e presto l'uomo morto sparì. Al suo posto continuò a viaggiare il secondo macchinista.

La persona che guida l'ETR 450 con l'adesivo del divieto di accesso appiccicato nella cabina, è uno dei trecento macchinisti che ha messo in atto la protesta in maniera inequivocabile: si rifiuta di portare locomotori attrezzati con l'uomo morto. Mi mostra un librone nel quale sono segnati tutti i suoi turni da qui alla fine dell'anno. Sarebbe comodo, dice, saprei esattamente cosa devo fare e come regolarmi. Per quanto eccentrici e commisurati per forza a un'eterna erranza e alla necessaria copertura di tutte e ventiquattro le ore, i turni vengono infatti assegnati con comodissimo anticipo.

Sono turni di dieci ore di giorno e sette la notte, distanziati di sedici ore l'uno dall'altro. Più gli eventuali straordinari. Ma noi della vecchia generazione non li facciamo. È pericoloso. La stanchezza è una cattiva consigliera per chi guida un mezzo che pesa 435 tonnellate e viaggia a 250 chilometri l'ora. Ci teniamo i nostri 1800 euro al mese al massimo dell'anzianità. Ma per i ragazzi è diverso. I nuovi assunti non si fanno scrupoli e hanno bisogno di soldi. E nessuno di loro protesta.

Strano questo ribaltamento, penso io. Non si è mai vista una generazione meno incazzosa della precedente, un giovane perdere con un adulto il primato dello sberleffo, della insofferenza alle regole e alla gerarchia. Strano.

Mi mostra i suoi turni: sarebbe comodo, dice, ma per me è diverso. C'è scritto a che ora partirò ma questo libro non sa dirmi su quale treno e con quale destinazione. Mi presento, e se il treno che dovrei guidare è uno di quelli sui quali è stato montato il Vacma, vengo spostato su un altro. So quando parto, ma non so dove andrò.

Nella borsa, la classica borsa nera rigida dalla pelle consunta, capiente e austera, i macchinisti tengono i loro libri.

- Gli FCL (Fascicoli di circolazione delle linee). In questi manuali c'è scritto che tipo di trazione ha il treno che si apprestano a guidare (elettrica o diesel), che tipo di segnalamento c'è sulla linea (blocco automatico, blocco conta assi) che segnali incontreranno.

- I regolamenti, gli IPCL (Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive).

- I libri di condotta del locomotore, per far fronte agli eventuali guasti.

Quando iniziamo il turno andiamo allo scalo San Lorenzo dove c'è il deposito. Qui facciamo la preparazione del treno. Controlliamo le apparecchiature, i freni, l'aria condizionata, l'illuminazione, il dispositivo di apertura delle porte. I treni vanno in deposito ogni giorno e vengono lavati e riparati. Ogni mese fanno invece una revisione approfondita. Circa mezz'ora prima della partenza li portiamo

a Termini. Gli addetti alla ristorazione lo caricano mentre noi “cambiamo banco”, cioè andiamo a occupare la postazione opposta: siamo arrivati stando davanti e dobbiamo ripartire stando davanti di nuovo. Aspettiamo i moduli di prescrizione, che descrivono le circostanze eccezionali della linea (lavori, rallentamenti ecc) e partiamo.

Perché quando il treno ritarda, o si ferma, a noi viaggiatori non ci dicono niente, gli chiedo. Lo so, è una domanda idiota, ma non sono riuscita a trattenerla. Odio quel cicaliccio tra viaggiatori in cui si alimentano leggende, monta il panico come bagnoschiuma sotto il getto dell'acqua. Lui ride. I capotreno, mi spiega, hanno ordine di non dire la verità fin quando è possibile, e anche in quel momento di addolcirla fin quasi a renderla irriconoscibile. Perché? Non sarebbe più semplice sapere che starai fermo tre ore piantato nella terra di nessuno, così da poter avvertire la moglie che sta partorendo, scendere a comprare la siringa di insulina, pren-

dere la giusta dose di Toradol? Probabilmente no. Se esistesse l'esattezza sparirebbero le scuse, e le scuse sono i mattoni sui quali è costruita la nostra esistenza. Se nessun capotreno avesse mai detto una bugia, non avremmo a nostra volta il coraggio di mentire sul ritardo, e dovremmo ridare indietro quella mezz'ora, quell'ora che ogni tanto rubachiamo alle agende.

Dunque nel 2002 l'azienda decide di rimontare sui treni una macchina di circa settanta anni fa e, per giustificare la sua presenza che risponde in realtà all'unico scopo di dimezzare il personale viaggiante, la spaccia per un dispositivo di sicurezza all'avanguardia. Più o meno come se Tronchetti Provera prima di dimettersi avesse proposto un piano di risanamento dell'azienda basato sulla vendita di Tim ma anche di Telecom, puntando tutto sui piccioni viaggiatori. E si fosse presentato davanti agli azionisti stupefatti mostrando un penuto imbalsamato col suo anellino alla caviglia,

mentre alle sue spalle un filmato su megaschermo LCD seguiva un volo da Shanghai a New York, con un cronometro per evidenziare che durava, udite udite, poco meno di una settimana. È evidente che all'uscita avrebbe trovato un paio di signori in camicie e un'ambulanza col motore acceso.

Questo non accade a nessuno dei componenti dei vari Consigli di Amministrazione delle numerose società che amministrano le ferrovie italiane (Rfi Spa, Trenitalia Spa, Italferr Spa, Ferservizi Spa, Fercredit Spa, Grandistazioni Spa, Centostazioni Spa).

Che godono dell'indulgenza plenaria offerta a chi dichiara di agire nel bene dell'azienda, dentro una politica di diminuzione delle spese che significa tagli. Negli ultimi vent'anni le ferrovie italiane hanno tagliato circa 120.000 dipendenti. Ma considerato che invece i dirigenti sono aumentati da 962 a 1200 negli ultimi dieci anni, è facile dedurre che l'uccisione dei dipendenti sia servito a finanziare gli stipendi dei nuovi dirigenti.

Quindi, per ridare fiato all'azienda, ci voleva una





nuova idea. Ed ecco che qualcuno da un cassetto ha rispolverato l'uomo morto.

La cabina di guida dell'ETR 450, costruita dalla Fiat (come gran parte delle scocche dei treni), è quella di un aereo. Non nel senso che gli somiglia, ma perché è proprio lei, la stessa, adattata a un'altra destinazione. È piccola, e ha tre finestrini davanti. Su quello a sinistra c'è una strisciata di sangue. Un piccione, mi spiegano.

Anche i segnali da seguire sono a sinistra. Ce n'è uno che chiamano "la marmotta", che ha un set di lucine. Verticali significano via libera e orizzontali stop. Poi ci sono i semafori, col loro carnevale di colori. Perché il treno possa entrare in stazione ad esempio deve scattare il rosso più giallo, mentre il rosso da solo significa stop. Vorrei chiedere se non sarebbe più semplice che adottassero il verde, ma sono un po' intimorita. Sono serissimi i macchinisti, concentrati e silenziosi. Oggi è una giornata facile, col sole e tutto, su un treno facile, garantito oltretutto da un sistema di sicurezza che pare infallibile. Sono le cosiddette "boe gialle", strani oggetti grandi poco più di un libro e sistemate a distanza di qualche chilometro sui binari. Passandoci sopra il treno acquisisce informazioni sulla linea. Nell'incidente di Roccasecca (20 dicembre 2005, due morti e 70 feriti) i binari erano attrezzati per trasmettere informazioni ma la cabina di guida dell'automotrice diesel 663 non era attrezzata per riceverle, mentre a Crevalcore (7 gennaio 2005, 17 morti e 50 feriti) il treno era perfetto ma la linea non era in grado di trasmettere informazioni. Ma allora c'era nebbia e brutto tempo, le condizioni ideali per un errore che, cinicamente, viene definito "umano".

I macchinisti sono seri e silenziosi, sopportano la responsabilità con fierezza, ma hanno anche il crisma dell'anarchia, come nella canzone di Guccini che riecheggia sul piazzale antistante la stazione Termini durante i quattro giorni di presidio per la sensibilizzazione dei passanti alla battaglia contro il Vacma e contro il licenziamento di Dante De Angelis.<sup>1</sup>

Il 4 febbraio 2006, alla stazione di Bologna,

l'Eurostar 9311 rimane fermo sui binari per 86 minuti. Il macchinista, Dante De Angelis, si rifiuta di guidarlo perché, essendo dotato del famigerato dispositivo, e quindi sprovvisto del secondo macchinista, non sarebbe stato idoneo sul piano della sicurezza. L'azienda lo invita a lasciare il treno. La procedura si inceppa, il tempo passa e la faccenda diventa più grave. Qualche giorno più tardi De Angelis, che è anche delegato sindacale per la sicurezza, viene licenziato per interruzione di pubblico servizio.

Il giorno prima Trenitalia era stata multata dalla Asl di Bologna per l'utilizzo del Vacma, giudicato pericoloso, inosservante in materia di igiene e sicurezza sul lavoro: "Il Vacma nuoce alla salute dei lavoratori ed è potenzialmente pericoloso per la sicurezza ferroviaria, quindi anche per i viaggiatori... introduce nuovi elementi di ripetitività, monotonia e costrittività, fonte di fatica psichica e stress... obbliga i macchinisti ad assumere posture incongrue in postazioni di lavoro già carenti da un punto di vista ergonomico. È plausibile che possa favorire la riduzione della vigilanza esterna, derivante dalla costrizione a una maggiore attenzione verso l'interno della cabina di guida".

Mica male per un dispositivo di sicurezza.

I macchinisti sono seri, silenziosi e un po' anarchici. Ad esempio non portano quasi mai la divisa. Il problema, mi spiegano, è che la durata del turno noi la trascorriamo interamente sul treno o nelle sue vicinanze. Prima l'azienda ci mandava un sarto a prendere le misure e poi ce le consegnava confezionate. Adesso pretenderebbero che andassimo noi, nel nostro tempo libero a ordinarle. E così noi non le indossiamo. Per guidare il treno si manovra una leva, che è quella della potenza, e una ruota con una maniglia, che serve a frenare. I freni dei treni sono ad aria compressa, nel senso che un lungo tubo scorre lungo tutte le carrozze e si dirama in un sistema di ganasce che arpionano le ruote. La maggiore o minore pressione dell'aria, testimoniata da un manometro, determina la frenata. Avete presente quella maniglietta rossa protetta dal vetro, con scritto "azionare solo in caso di emergenza"? Se la tirate, il tubo si scarica di colpo ed entrano in azione tutti i freni con la massima potenza possibile. Senza che nessuno, compreso il macchinista, possa intervenire.

La qualità della frenata distingue un bravo macchinista da un avventuzioso. Niente scossoni, e una sola, lunga e lieve, diminuzione di velocità che termina sui paraurti della stazione. Un treno deve posarsi laggiù come un petalo su un prato, nonostante le sue centinaia di tonnellate.

Tra gli strumenti, pochi, che consentono la guida del treno, c'è un regolatore di velocità con un quadrante digitale. Serve a impostare il limite. Tre spie una sopra l'altra certificano la situazione all'orizzonte. Nel tratto della direttissima, che va da Roma a Firenze, se non è previsto niente di significativo nello spazio di 5200 metri, il treno viene spinto a duecento all'ora. Ma a Settebagni il treno rallenta, arriva più o meno a centodieci all'ora. Gli scambi diventano evidenti, fino a quando, in vista della stazione Termini, sono loro a comandare. Lentissimo, il treno si incanala verso il binario d'arrivo. Neanche il macchinista sa quale sarà. Si limita a controllare quella gimcana dall'alto, mentre i controllori in stazione prendono le decisioni.

Il treno frena, si posa. L'ultimo gesto del macchinista è l'apertura della scatola nera, dalla quale estrae un rullo di carta che somiglia a un elettrocardiogramma. È la biografia dettagliata del viaggio, da consegnare una volta che il treno abbia raggiunto il deposito, a San Lorenzo. Sono le undici di mattina e

il macchinista ha iniziato il turno stanotte alle quattro. Una vita simile a quella dei piloti di aereo. E come in aereo ha guidato affiancato da un secondo. Nessuno si sogna di proporre a un pilota di aereo di guidare per ragioni di sicurezza un Boeing 747 con un uomo morto accucciato tra i piedi, da titillare con la punta delle scarpe. ■

note:

<sup>1</sup> Al momento di andare in stampa veniamo a conoscenza che il licenziamento di De Angelis è stato revocato.

