



FERRARA

La teoria degli errori

Avvolto dall'oscurità e dalla fitta nebbia, il treno 82426 fermo da circa 15' al segnale di blocco n° 16, situato in prossimità della fermata di Coronella, al disporsi del segnale e via libera, aveva appena iniziato a muoversi per riprendere la corsa quando, improvvisamente, veniva tamponato dalla fragile elettromotrice del treno 4940 che inspiegabilmente era stata licenziata dalla stazione di Poggio Renatico per mezzo di un "anomalo" consenso di via libera.

Erano le 23,31 di domenica 22 dicembre quando avveniva l'impatto tra i due convogli; lo schianto violentissimo staccava letteralmente la cabina di guida stampandola sulla coda del merci, mentre il resto del convoglio (macchina e rimorchio) si incuneava sotto la cassa dei carri-frigo.

Il pesante bilancio delle vittime (10 morti e 11 feriti), ripropone in termini drammatici il tema della sicurezza.

Sicurezza per noi e per le genti che trasportiamo, sicurezza dei trasporti più in generale.

Sotto accusa è ancora una volta il personale esecutivo (gli agenti del movimento) anche se nella circostanza, molto opportunamente, il Direttore Compartmentale Ing. Marino, ha fatto notare che dovranno essere le inchieste a stabilire se trattasi di "errore umano" o "errore tecnologico".

La linea Bologna-Padova-Venezia, a ben vedere, già diverse volte è stata soggetto di eventi simili, anche se fortunatamente con miglior sorte (vedi TR.231 del 31/5/84, n° 7/84 di a. I.M.).

Le ragioni sono chiaramente strutturali; infatti, una linea di estrema importanza per le comunicazioni nazionali e internazionali, con notevole intensità di traffico, continua ad essere esercitata con il regime del blocco elettrico manuale.

Il Dirigente Centrale della linea sospende, di turno l'attività alle 22.00 per riprenderla al mattino seguente, lasciando il governo della circolazione treni in mano alla sola dirigenza locale con notevole ripercussione sulla possibilità di esercitare un controllo reale sulle successioni. Tutte le località della linea sono interessate per gran parte dell'anno da fenomeni di fitta nebbia.

Inoltre, il ponte sul fiume Po consente soltanto la circolazione a semplice binario e nella tratta Bo.Corticella-Padova risulta essere l'unico tratto di

linea con l'automatizzazione del blocco.

La linea è interessata dalla costruzione di una struttura importante come l'Interporto per container e intermodalità mentre tutt'intorno è "deserto"; manca persino un'adeguata comunicazione con la cintura del nodo di Bologna per decentrare la rete di collegamenti.

Peccato, nonostante tutte queste condizioni lo richiedessero, nessuno ha trovato il finanziamento per realizzare l'automatizzazione del regime d'esercizio e la codificazione dei segnali; tutto ciò, in barba ai tanti discorsi sulla potenzialità produttività delle linee.

Se questi provvedimenti fossero stati presi per tempo, non solo si sarebbe evitato questo grave incidente ferroviario per effetto della maggiore sicurezza d'esercizio, ma attraverso la maggiore potenzialità della linea dovuta alla maggiore fluidità del traffico, sarebbero derivati notevoli vantaggi anche sul piano economico.

Invece, altrove, gli "esperti del cemento" abbattono, ricostruiscono, ristrutturano, edificano opere di dubbia utilità alimentando quello spreco che tutti, a parole, vorrebbero combattere ed eliminare.

Eppure, ancora una volta, si è parlato di "errore umano", ma le cause strutturali analizzate, ci inducono a credere che gli errori siano invece dovuti alla "filosofia umana" dominante.

L'efficientismo, l'irrazionalità, la velocità, la fretta, non sono concetti a misura d'uomo e poco si accompagnano alle reali necessità.

La redazione di "Ancora IN MARCIA" si unisce al dolore delle famiglie che hanno perso i loro cari nell'incidente di Coronella. Con profonda commozione e cordoglio ricorda il compagno Giacomo Degli Angeli, macchinista del treno 4940 coinvolto tragicamente nell'incidente. Era uno di noi, un lavoratore stimato, ormai prossimo alla pensione; lascia la moglie e tre figli ai quali si stringono gli amici e tutti i compagni di lavoro.

Nell'emozione di questo particolare momento, il nostro pensiero si rivolge al compagno Dino Gozzerini, macchinista alla guida del treno 17191, ancora segnato dalle gravi ferite riportate nell'incidente avvenuto il 24 maggio 1985 sulla linea Cuneo-Limone, con l'augurio che il nuovo anno possa portare salute e serenità.

Colpevole è la filosofia che concepisce il progresso finalizzato agli interessi particolari, che impone modelli di vita impropri, che impone sistemi di lavoro "facili", privi di contenuti intellettivi e di creatività.

Non è certo da oggi che denunciavamo questo stato di cose, poiché quando si entra nel concreto, emergono palesemente i mali cronici del nostro paese. La mancanza di razionali interventi programmatici tesi a dare omogeneità al sistema di trasporto, crea situazioni di squilibrio come la saturazione e la sottoutilizzazione delle linee, l'imbottigliamento del traffico nelle strozzature dei nodi più importanti della rete con gravi ripercussioni sul piano economico.

È su questi argomenti che si gioca il futuro delle ferrovie, è rimuovendo le cause strutturali dell'inefficienza che sarà possibile rilanciarne il loro ruolo nel sistema generale dei trasporti.

È su questi argomenti che si gioca il nostro futuro di lavoratori, perché c'è pericolo nel nostro mestiere.

G.S.

