



Vele quadre: presentata una nuova denuncia

GRIZZANA 85 = GRIZZANA 92



Incidente '85

La notte del 25 novembre il treno 59224 condotto da due macchinisti di Bologna, fermo nella stazione di Grizzana, ha scambiato un segnale a "vela quadra", aperto per un transito di un treno, per il proprio ed è partito. Quando si è accorto dell'errore era tardi ed ha abbattuto un paraurti ed è precipitato nella strada sottostante. Lo stesso identico errore che causò nel 1987 nella stessa stazione e con gli stessi segnali un analogo incidente per il quale già presentammo un esposto rimasto insabbiato dalla procura della repubblica di Bologna. Stante il perdurare della evidente pericolosità della segnaletica attraverso l'avvocato Danieli due colleghi di Bologna hanno ritenuto di presentare una denuncia alla procura della repubblica di quella città.



Incidente '92

10 anni di lotte per una chiara segnaletica

Appena comparvero le prime "vele quadre", su suggerimento dei validi e compianti nostri inestimabili collaboratori tecnici Bini Giuliano e Bartalini Silio, questa rivista iniziò una lotta contro la poca chiarezza delle vele quadre e soprattutto contro la loro ubicazione.

Infatti se in piena linea la segnaletica con vele quadre è sufficientemente chiara (a sinistra della sede ferroviaria i segnali tondi e a destra quelli quadri...) nei fasci di binari, quando i segnali sono posti fra un binario ed un altro, le perplessità non sono poche in quanto la via libera dipende non più solo dal colore, ma anche dalla forma della vela.

Se il segnale è a sinistra del binario ed è tondo vale per quel binario, se invece è a sinistra, ma ha la vela quadra, non vale per quel binario. Siccome le vele sono nere e non si vedono (... soprattutto di notte) si capisce il perché della poca chiarezza e dei tanti incidenti avvenuti.

LE LETTERE INVIATE ALL'ENTE

Firmate dal presidente della cooperativa Ancora In Marcia partirono le prime lettere indirizzate all'allora direttore gene-

rale Dott. Semenza e al capo servizio materiale e trazione Ing. Cardini. Le risposte furono di buona volontà ma generiche e non si concretizzarono in alcuna iniziativa.

Intanto gli incidenti si susseguivano uno dietro l'altro fino a quando a Vaiano il treno 234 sbagliò un segnale e abbatté un tronchino. I macchinisti furono ritenuti responsabili, sottoposti a visita medica e deferiti al consiglio di disciplina con proposta di licenziamento avendo causato un danno superiore ai 50 milioni...

Il consiglio di disciplina con 6 voti a favore e 6 voti contrari (compreso il fortunoso voto determinante del presidente) respinse la proposta di licenziamento avanzata dal compartimento di Firenze per i macchinisti (Sarri e Manuelli) i quali però per loro volontà non risalirono più in macchina essendo prossimi alla pensione e nauseati dal comportamento dell'Ente.

ESPOSTO ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DI ROMA

Dopo aver constatato l'insensibilità ed il cinismo dell'Ente, 400 macchinisti di Firenze sottoscrissero un esposto denuncia inviandolo alla procura della repubblica di

Roma ed ai dirigenti dell'Ente.

In tale esposto i macchinisti, oltre a chiedere che nei fasci dei binari non vi fossero segnali a vele quadre ma solo segnali ton-di posti alla sinistra di ciascun binario, declinarono ogni loro responsabilità per ogni eventuale loro errore che doveva essere comunque attribuito all'Ente.

Mentre queste chiare lettere non producevano nessun atto concreto da parte dell'ente, solo due mesi dopo avveniva un nuovo gravissimo incidente nella stazione di Grizzana dove il treno merci..., per il solito e ripetuto errore del segnale a vela quadra, finiva nella strada sottostante.

In questa circostanza la tragedia fu evitata dalla fortuna e dal presentimento del DCO e del macchinista del treno 908 che si fermò a pochi metri dal treno precipitato che occupava il binario di corsa!

NUOVO ESPOSTO ALLA PROCURA DI BOLOGNA

Dopo Vaiano e Grizzana le irresponsabilità dei dirigenti dell'Ente dovevano essere punite! Per questo due macchinisti (uno di Firenze e uno di Bologna) si recarono, assistiti dall'avvocato Danieli, alla procura di Bologna per consegnare al procuratore capo Giudiceandrea un nuovo esposto.

Il procuratore capo si impegnò verbalmente ad affrontare la situazione e incari-

cò il sostituto procuratore Dardani di dare seguito all'istruttoria. I firmatari dell'esposto furono interrogati a lungo e qualche giorno dopo comparve sulla stampa un articolo nel quale si ipotizzavano responsabilità da parte dei funzionari dell'Ente e possibili comunicazioni giudiziarie, delle quali però non abbiamo più avuto notizie.

UN "DOSSIER" CON 5000 FIRME IN PARLAMENTO

Dopo l'incidente di Grizzana (... e altri incidenti minori...) l'Ente fu costretto a fare qualcosa... Furono ricercate soluzioni che aiutassero a meglio individuare il segnale, ma fu respinta la richiesta dei macchinisti (... e si dice del servizio trazione nei confronti della divisione impianti elettrici) di abolire le vele quadre nei fasci di binari.

Da questi esperimenti vennero fuori le frecce e luminose, ma tale soluzione era ed è del tutto insufficiente per dare quella chiarezza e certezza che i segnali devono avere.

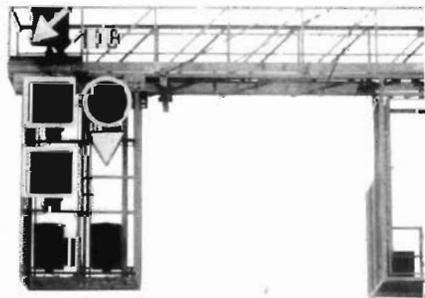
Contro l'istituzione delle frecce l'ambiguità dei segnali 5000 macchinisti sottoscrissero un Dossier che fu inviato o portato all'Ente, ai sindacati, al parlamento. In questa occasione i parlamentari del partito radicale, del PCI, di DP presentarono interpellanze ed una delegazione ebbe incontri con tutti i gruppi.

Le risposte del Ministro e del Direttore generale (Di Chiara) furono generiche e affermavano che tutto era regolare anche se funzionari più avveduti dell'Ente, con una apposita circolare sospendevano la circolazione nella linea Prato-Bologna in quei binari con segnaletica a vela quadra.

IL CASO E LA DENUNCIA DI PISA

L'Ente, incurante delle nostre proteste, ha seminato a tappeto le vele quadre in tutte le linee senza neppure tener conto della difficoltà oggettiva che, oltre alle vele quadre, presentava il percorso e la loro ubicazione.

Così a Pisa veniva predisposto un complicato ponte segnali di protezione che, essendo in curva, oltre alle vele, creava problemi di parallasse, ecc. Prima ancora che



I segnali di Grizzana



il nuovo ponte segnali fosse messo in opera una lettera ed un esposto denuncia furono inviate all'Ente e alla procura della repubblica di quella città pregando di intervenire per far modificare la complessa segnaletica.

Ma come al solito nessuno mosse un dito fino a che... il treno... si scontrò col treno... per il solito errore di scambio di segnali. Dopo questo incidente, che provocò il deragliamento del treno viaggiatori proveniente dall'aeroporto, il compartimento di Firenze si decise a modificare il ponte segnali e a spostarlo in dirittura in modo da evitare almeno errori e complanze di parallasse.

Naturalmente il macchinista fu punito... mentre il secondo non ha accettato la punizione e c'è ancora un contenzioso davanti al collegio arbitrale.

UNA LETTERA AL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Mentre gli incidenti qua e là si verificavano (Alessandria, ecc.) un nuovo grave incidente si verificò di nuovo nella Prato-Bologna e precisamente nella stazione di Monzuno dove il treno internazionale... sbagliò di nuovo il segnale, abbatté il tronchino e deragliò.

In queste circostanze nuovamente 150 macchinisti scrissero all'Ente, al giudice Dardani (che presumibilmente aveva insabbiato l'inchiesta) ed al Presidente della Repubblica, ma niente nuovamente si mosse. Non sapendo più cosa fare i macchinisti di Firenze, su suggerimento dell'avvocato Cesare Pucci, chiamarono in causa l'Ente F.S. in un procedimento civile in funzione dell'art. 9 dello statuto dei lavoratori (incolumità dei lavoratori).

IL PROCESSO "CIVILE"

Nonostante l'opposizione dura dell'ente il pretore di Firenze De Matteis iniziò un procedimento civile su richiesta dei macchinisti che denunciarono la pericolosità dell'istituzione dei segnali a vela qua-

dra nei fasci di binari delle stazioni.

Il procedimento giudiziario fu molto lungo e da parte nostra furono fatti non pochi errori. Il giudice nominò un collegio di periti (5 fra dottori e ingegneri di cui alcuni chiaramente partigiani dell'Ente). I nostri periti furono il capo deposito sovrintendente Orsi, il dott. Abati e la scienziata di fama mondiale prof. Adriana Fiorentini (cattedra di neuro-ottica all'università di Pisa e ricercatrice del Cnr).

Furono fatti treni straordinari, sopraluoghi, ecc. per evidenziare le varie situazioni. Mentre i nostri periti hanno sottoscritto la pericolosità dei segnali, quelli del tribunale con una lunga relazione hanno cercato di salvare capra e cavoli compromettendo la nostra vittoria.

Le ingentissime spese incontrate e le decine e decine di milioni di costo dei periti e della causa ci costrinsero ad accettare per evitare il peggio una soluzione insoddisfacente: un accordo giudiziario che caricava sull'Ente tutte le spese e la costituzione di una commissione tecnica nella quale noi contavamo di poter lavorare e riaprire la contestazione.

Coscienti delle nostre ragioni e di questa insoddisfacente soluzione, ci facemmo premura subito dopo l'accordo di scrivere di nuovo all'Ente per riconfermare le nostre posizioni e le sue gravi responsabilità. L'incidente di Grizzana e gli impegni disattesi da parte dell'Ente ci confermano che l'accordo non può andare bene e che bisogna riprendere a lottare e denunciare la pericolosità di questi segnali.

ALCUNI GRAVI INCIDENTI

Vaiano	6-11-83
Grizzana	3-5-85
Piacenza	13-10-85
Monzuno	15-11-88
Alessandria	5-11-88
Pisa	8-8-91
Grizzana	25-11-82