

BRESCIA: L'“ERRORE UMANO”

L'incidente avvenuto il 30 dicembre sulla linea Brescia-Edolo delle Ferrovie nord Milano, col suo tragico bilancio di 3 morti e 45 feriti, ha imposto all'attenzione nazionale questioni a dir poco sconcertanti da tempo all'ordine del giorno per quanto riguarda la sicurezza su questa linea.

Si è parlato immediatamente di “errore umano”, in quanto il treno 4 è partito da Bornato senza attendere l'incrocio previsto in orario col 255 che era in arrivo. Ebbene, la condizione di sicurezza in caso di incrocio è data unicamente dal personale del treno, con il capotreno che predispone l'itinerario per l'incrocante agendo su un quadro luminoso che riguarda unicamente la stazione: non c'è blocco elettrico, non c'è segnale di partenza, non c'è D.M. (è stato rimosso dal 31, il giorno dopo).



Nel secolo scorso, col bastone pilota, si viaggiava più sicuri, e non è tutto. Negli ultimi tempi vi è stato un notevole incremento del numero dei treni circolanti, senza interventi sugli impianti, con conseguente inasprimento dei carichi di lavoro. Il personale

del treno (macchinista unico-ctr) è stato dotato di telefonini, che purtroppo nel tragico incidente non sono serviti. Nel novembre 1988 avvenne un incidente analogo sulla stessa tratta, che non causò vittime solo perché fu possibile azionare la frenatura rapida da parte dei macchinisti, che viaggiavano su un rettilineo, diminuendo le velocità al momento dell'impatto. Questa linea è spesso al centro di polemiche legate alla pericolosità del viaggio. I P.L. sono numerosissimi e non tutti dotati di barriere: negli ultimi 8 anni vi sono stati 26 morti, stando ai numeri riportati dalla stampa.

Inoltre frane e smottamenti (l'ultimo masso è caduto prima di Natale) nella parte alta della linea contribuiscono a peggiorare ulteriormente le condizioni di sicurezza, ammesso che questo termine si possa ancora usare.

Chi parla con disinvoltura di flessibilità, di riduzione di costi, di tagli agli organici e a chi in queste occasioni accetta disinvoltamente la logica dell'“errore umano” bisogna contrapporre la nostra lotta basata su tutti i punti fermi connessi alla sicurezza, oggi più che mai con le imprese che vogliono unificare il traffico regionale adottando i modelli di minor costo, agente solo e normativa flessibile.

Ancora in Marcia - Milano

I precedenti incidenti

Ecco un riepilogo dei più gravi incidenti ferroviari accaduti in Italia negli ultimi 16 anni

27/11/82 - SAN BENEDETTO DEL TRONTO (Ascoli P.)

L'espresso Milano - Taranto (Freccia del Levante) entra nella stazione su un binario dove sono in corso lavori e deraglia. Muoiono tre persone, altre 32 rimangono ferite

24/05/85 - ROBILANTE (Cuneo)

Un'automotrice in prova si scontra con il treno locale Ventimiglia - Cuneo; cinque morti e 24 feriti

22/12/85 - CORONELLA (Ferrara)

Un'elettromotrice tampona un treno merci che si ferma a un semaforo; muoiono dieci persone e ne rimangono ferite undici

03/04/89 - SAN SEVERO (Foggia)

Un treno locale proveniente da Bari entra in stazione a velocità eccessiva e deraglia, otto morti e 20 feriti

16/11/89 - CROTONE

Scontro tra i treni locali Catanzaro - Crotone e Crotone - Catanzaro, 12 morti e 32 feriti

08/08/91 - VILLA SAN GIOVANNI (Reggio Calabria)

Scontro tra due treni locali, un morto e 18 feriti

16/10/91 - MANTOVA

Un treno diretto Verona - Mantova deraglia, muore il macchinista e sei persone rimangono ferite

21/10/91 - FRAMAGGIORE (Napoli)

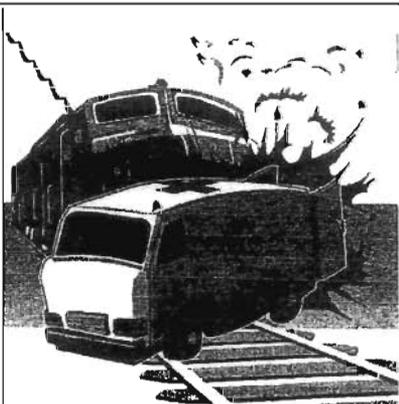
Deraglia un treno locale, un morto e 40 feriti

27/01/92 - CIAMPINO (Roma)

Presso Santa Maria della Mole scontro tra due treni locali; sei morti ed oltre cento feriti

12/05/92 - BADIA AL PINO (Arezzo)

Sulla linea unica che collega Arezzo a Sinalunga si scontrano frontalmente due treni locali, tre persone muoiono, altre 75 rimangono ferite



10/06/92 - CALUSO (Torino)

Il diretto Torino - Aosta si scontra frontalmente con un treno accelerato fermo sull'unico binario all'imbocco di una galleria. I morti sono sei, i feriti 16

31/07/93 - DOMODOSSOLA (Novara)

Il treno Dortmund-Roma, fermo nella galleria di San Giovanni a Crovaldossola per un black-out di energia elettrica, viene tamponato dal treno Parigi-Firenze. Un uomo muore; i feriti gravi sono quattro

14/03/95 - PONTICELLI CITTA' DELLA PIEVE (Perugia)

Un merci non rispetta il rosso e si scontra con un treno passeggeri. Muoiono due donne, altre 30 persone rimangono ferite

05/07/95 - BEURA CARDEZZA (Novara)

Il treno Milano - Berna si scontra con la locomotrice di un treno di servizio carico di pietrisco; i primi tre vagoni del treno passeggeri sono squarciati e deragliano; due morti e 51 feriti

IL PIU' GRAVE INCIDENTE FERROVIARIO

Risale al 2 marzo 1944 a Balvano (Potenza), dove il treno Salerno-Potenza si bloccò in una galleria e 526 persone rimasero asfissiate