

QUALE SICUREZZA?

Capena.

Le nostre certezze messe a dura prova



Possiamo bene immaginare lo sconcerto dei macchinisti che, transitando dal posto Movimento di Capena, sulla linea Direttissima Firenze - Roma, si sono visti sbattuti sul binario deviato da uno scambio che doveva essere invece correttamente predisposto per il corretto tracciato.

La velocità massima di 150 Km/ora per quel treno, è stata ridotta dal macchinista per effetto della captazione del codice 180 nella tratta precedente e, anche per effetto della salita, nel punto cruciale non superava i 110 km/ora.

I segnali Verde e Verde dell'avviso e della protezione, incontrati in seguito, dovevano coerentemente prevedere l'istradamento sul binario di corsa pari della direttissima, senza limitazioni di velocità.

Invece, improvvisamente, lo scarto a sinistra, la locomotiva da una parte e il treno dall'altra, l'agghiacciante stridore delle lamiere accartocciate, i fili e i pali dell'elettrificazione che saltano come birilli, poi le voci dei feriti (per fortuna non gravi) che chiedono aiuto.

Possiamo immaginarlo, ma esserci stati davvero è sicuramente un'altra cosa.

Fortunatamente per tutti, la locomotiva e la linea erano dotate di apparecchiature atte alla ripetizione dei segnali in macchina che hanno permesso di ridurre inizialmente la velocità e che hanno permesso di comprovare la mancanza di coerenza tra i segnali incontrati dal macchinista e l'itinerario deviato percorso realmente dal treno, altrimenti chi sarebbe disposto a credere alla versione dei macchinisti?

Come in altre circostanze, neppure i colleghi sarebbero disposti a crederci, perché con quel dubbio non potrebbero più percorrere a piena velocità i transiti nelle stazioni, affidandosi alla segnaletica. A Capena è crollata questa certezza. Adesso abbiamo la prova provata che anche l'improbabile è possibile.

A noi rimane il dovere di indagare a fondo questo e altri episodi accaduti, perché i macchinisti non possono certo lavorare con l'ansia che la sicurezza nelle ferrovie possa essere affidata al caso.

Vogliamo, invece, sottolineare il fatto che i dirigenti di FS abbiano fornito ricostruzioni incredibili dell'accaduto, tentando di accreditare la velocità elevata come causa del disastro.

Chiunque non fosse a conoscenza di particolari fondamentali per la ricostruzione del fatto, come la disposizione dei segnali, sarebbe stato chiaramente indotto a credere che la colpa, ancora una volta, fosse dei macchinisti, divenuti, attraverso la scientifica disinformazione dei Mass-media, ubriaconi (vedi Piacenza), mangiatori (vedi Castello) e quant'altro di nefando si possa immaginare.

Così come non possiamo non stigmatizzare il vero black-out informativo sulla dinamica dell'incidente.

Questo episodio ci ha confermato quanto sia importante la R.S. efficiente a bordo dei treni e quanto sia giusto pretenderla nelle macchine che percorrono le linee codificate, anche come riprova del proprio corretto modo di operare.

INCIDENTE A LODI

Tragedia sfiorata nella notte di sabato nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Lodi. La piastra magnetica pesante 800 chili di una gru impegnata nei lavori di manutenzione ai binari ha sventrato la cabina del locomotore di un treno-merci, ferendo i due macchinisti.

Marco Aristei, 25 anni, abitante a Foligno, è ricoverato in prognosi riservata all'ospedale di Lodi; Fabrizio Luccioli, 28 anni, originario di Orvieto ma residente a Milano, è invece già stato dimesso e guarirà in una quindicina di giorni. Solo l'intervento dei vigili del fuoco ha permesso di estrarre i due ferrovieri dalla cabina del treno schiacciata dal braccio della gru.

L'incidente è avvenuto all'1,35 di sabato, in località Chiosino, un chilometro a Nord della stazione di Lodi. Da qualche giorno l'impresa "Rossi" di Roma sta lavorando nella zona per la sistemazione dei binari e la sostituzione delle traversine: interventi di manutenzione che sulla linea ferroviaria Milano-Piacenza, percorsa ogni giorno da 250 treni, vengono compiuti di notte, quando il traffico è meno intenso. In questo lavoro sono anche impiegate delle gru con un braccio lungo quattro metri, all'estremità del quale è agganciata una piastra magnetica: pesa 800 chili e viene usata per il recupero sui binari di bulloni, viti e materiale ferreo.

Mentre stava arrivando il convoglio merci 1367 Milano-Bologna, composto dalla motrice e da 20 vagoni, il braccio di una delle gru ha compiuto un'improvvisa rotazione di 180 gradi. La piastra magnetica da otto quintali ha investito la cabina del locomotore, sfondandola e tranciandola dall'alto al basso tra i due finestrini. Nonostante le ferite e lo choc, uno dei macchinisti è riuscito a fermare il treno. A prestare i primi soccorsi ai due ferrovieri sono stati gli operai della ditta Rossi. Poi sul posto, assieme agli agenti della polizia ferroviaria e al comandante Carmine Di Pietro, sono arrivate le autoambulanze della Croce Rossa e i vigili del fuoco, che hanno liberato i due macchinisti intrappolati nella cabina accartocciata.

Marco Aristei ha riportato gravi lesioni al torace: rischia anche l'amputazione di un braccio. È stato ricoverato all'ospedale di Lodi e sottoposto a intervento chirurgico. Fabrizio Luccioli, invece, medicato in ospedale, è già stato dimesso.

INCHIESTA SUL SONNO

L'importante indagine sul sonno nel nostro lavoro è ancora in corso. Le schede devono essere recapitate alla redazione del giornale o direttamente al professore.