



CASALECCHIO

VERDE, ROSSO, DEVIATA E ...TRONCHINO



di Savio Galvani

Il giorno 30 settembre 2003, il treno numero 11432, proveniente da Porretta, ha terminato la sua corsa contro il paraurti del tronchino posto sulla "zona di uscita" del segnale di partenza della stazione di Casalecchio Garibaldi, a salvaguardia dell'indipendenza dell'itinerario e della confluenza con i treni provenienti e diretti a Vignola.

L'impianto

Casalecchio Garibaldi è alle porte di Bologna. È una stazione situata in curva, di passaggio dal semplice al doppio binario ed è contemporanea-

mente di diramazione, per la confluenza di una linea che collega Vignola a Bologna C., il cui traffico viene effettuato dalla società FER (società che unifica quattro delle aziende che gestiscono ferrovie in concessione e che applica il contratto degli autoferrottranvieri).

L'inchiesta

La dinamica dell'incidente è al vaglio della Magistratura; l'inchiesta stabilirà le relative responsabilità penali, ma alcune riflessioni sono d'obbligo perché la situazione presenta diverse

criticità che vogliamo argomentare.

L'agente unico

L'estensione dell'agente unico anche sui treni effettuati con 464 e l'allungamento delle prestazioni previste dal nuovo CCNL sono un elemento di criticità rilevante perché, senza che nessuno si offenda, possiamo affermare serenamente che non tutti i Capi Treno, che affiancano il macchinista, stanno in cabina di guida con lo stesso atteggiamento con il quale stava il secondo macchinista.

Per loro stessa ammissione non hanno quell'attenzione e quella malizia tipica del mestiere del macchinista.

L'Istruttore in Cabina di Guida

La presenza in cabina di guida del C.D. Istruttore è anch'esso un elemento di criticità, visto che lo stesso sembra intenzionato a non confermare e non smentire nulla. Sul fatto che fosse presente non vi sono dubbi. Inoltre, se il CT e il CDI avevano dubbi sulla disposizione al verde del segnale di protezione della stazione, perché non hanno richiamato il macchinista al rispetto delle limitazioni a 30 Km/h sul primo gruppo di scambi d'ingresso e sulla procedura di "approccio" al segnale di partenza? Domande che verranno dissipate nel corso dell'inchiesta, forse, ma che a noi impongono una riflessione sul fatto che in questa società ci sono troppi "capi" e pochi che si assumono veramente le responsabilità e che "due mezzi non fanno un intero". Per questa ragione dobbiamo ostaco-

Aggiornamento Casalecchio

Come è noto, sull'incidente di Casalecchio sono state aperte tre inchieste: una ministeriale, curata dal Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie, una FS e una della Magistratura. Per quanto riguarda quest'ultima, il 10 ottobre il Pubblico Ministero ha convocato i consulenti di parte e ha nominato il Consulente Tecnico Unico, professor Giorgio Diana, del Politecnico di Milano, che aveva svolto lo stesso ruolo di CTU nelle indagini sull'incidente del Pendolino a Piacenza.

Per la difesa del collega Martini, affidata all'avvocata Desi Bruno, sono stati nominati come consulenti tecnici di parte il professor Sarti dell'Università di Bologna e l'RLS Roberto De Paolis.

Il giorno 29 ottobre si è svolto il primo sopralluogo nella Stazione di Casalecchio Garibaldi a cura del CTU prof. Diana alla presenza di tutti i CTP di parte. Intanto, da subito, oltre ai CTP, la difesa di Martini ha già cominciato a raccogliere elementi utili alla ricostruzione dei fatti con l'ausilio di Roberto Palumbo, responsabile della Commissione Legale Or.S.A. Macchinisti Uniti.

Chiunque fosse a conoscenza di fatti o circostanze interessanti, è pregato di mettersi in contatto con De Paolis (875490) o con Palumbo (851056).

GARIBALDI

lare in ogni modo l'estensione dell'agente unico e il progetto di istruzione in corso di viaggio;

Radiotelefoni

Sui mezzi di trazione che si utilizzano ad agente unico non è in esercizio il prescritto Telefono Terra - Treno e Bordo - Bordo e neppure il GSM-R previsto in sua sostituzione. Nel nostro caso, se anziché azionare la bandiera rossa per fermare il treno, fosse stato possibile utilizzare il prescritto tasto di allarme generalizzato, sarebbe stato possibile, quasi certamente, recuperare quei metri di frenata che avrebbero evitato almeno l'impatto sul tronchino (impatto avvenuto a bassa velocità, ma devastante perché l'energia cinetica si è scaricata tutta sul convoglio);

Zona Taghigrafica Guasta

La zona tachigrafica sulla vettura semipilota era fuori uso per guasto, così come accade a molte di queste nuove apparecchiature (la locomotiva non segna la zona quando spinge in coda) e una delle porte di accesso alla vettura era difettosa, spesso bisognava intervenire manualmente per ristabilire la normale chiusura delle porte; anche in partenza a Casalecchio di

Reno è accaduto. Tutte avarie all'ordine del giorno, alle quali ormai facciamo l'abitudine? Errore, perché diventano per noi una sorta di apprensione continua che condiziona il nostro comportamento durante il nostro servizio;

Impianti Inadeguati

La linea è a semplice binario sino a Casalecchio Garibaldi ed è interamente esercitata con il blocco elettrico conta - assi sull'intera tratta, sino a Bologna C.. Il tratto da Casalecchio Garibaldi a Bologna C. è stato completamente rinnovato nel tracciato, ma anziché estendere il BEACC (già esistente da Borgo Panigale a Bologna C.) almeno sino a Casalecchio Garibaldi (stazione diventata un punto critico ad un tratto diventato ad alta intensità di circolazione a causa della sommatoria dei traffici della Porrettana e della Vignolese), è stato tolto d'opera anche nel tratto da Borgo panigale al Bivio S.V., non più interessato dal nuovo tracciato ferroviario.

Scelte Sbagliate

Proprio in questi mesi è in corso l'installazione delle tecnologie neces-

sarie per attivare il SCMT sulla Bologna - Milano, scelta che riteniamo illogica, visto che su quella tratta è già in esercizio il BEACC e che esistono importanti linee ferroviarie a basso contenuto tecnologico e ad alta intensità di circolazione, come certamente lo è diventata la linea Porrettana, che richiedono interventi prioritari per elevare a livelli più accettabili la media della tecnologia applicata agli impianti e ai mezzi di trazione di tutta la rete;

Malfunzionamenti Sospetti

L'entrata in funzione del nuovo impianto di Casalecchio Garibaldi è stato caratterizzato da numerosi casi di illogica sequenza di segnalazione, uno dei quali verificatosi il giorno stesso dell'incidente. Proprio niente male per una stazione che è entrata in esercizio solo pochi mesi fa....Suggerisce nulla?

Conclusioni

L'individuazione di questi elementi critici sanciscono una responsabilità oggettiva dell'impresa in questa vicenda, così come è accaduto per altre in passato in verità. Sappiamo molto bene, perciò, che queste responsabilità sono ben difficili da far emergere perché la verità, ammesso che sia possibile ricostruirla interamente almeno in questa vicenda, si ferma sempre solo al primo gradino, quella dell'errore umano che paradossalmente rasserena l'animo di tutti, a cominciare proprio da noi macchinisti che molto spesso siamo disposti a credere comunque e sempre all'errore, proprio per poter continuare a fare questo mestiere, pur sapendo che a volte avvengono fatti incredibili appunto.

Dichiarazioni indegne e frettolose

Chi non ha mai avuto dubbi, invece, è il Ministero dei Trasporti che per bocca del suo sottosegretario si è affrettato ad emettere la sua sentenza, lasciando intendere che di errore si sia trattato e che l'agnello sacrificale, ancora una volta, sia il macchinista, a quel tempo unico indagato (solo dopo è stato indagato anche il Capo Treno...e alla fine non saranno i soli).

È una condizione accettabile quella di un maltrattamento simile, sotto il profilo umano e professionale?

Noi pensiamo proprio di NO! Ma il riscatto della categoria, ancora una volta passa attraverso i nostri comportamenti e la considerazione che noi per primi dovremmo avere del nostro lavoro.

