



CIAMPINO

La gente deve sapere

La tragedia di Casabianca, nella quale come è noto si sono verificati 6 morti e 124 feriti ha fatto conoscere, seppure in modo insufficiente, le carenze di strutture e di personale in cui versano le 3 linee ferroviarie dei Castelli.

Mentre l'Ente F.S. ha cercato di sottrarsi dalle proprie responsabilità addossando all'errore di un Capo Stazione il carico di quanto accaduto, ci appare necessario ristabilire una informazione corretta circa lo stato di arretratezza, di insicurezza e di trascuratezza in cui versa un servizio rivolto a decine di migliaia di utenti e cittadini dei Castelli.

La gente infatti deve saper che una stazione importante come quella di Ciampino da cui si diramano 4 linee (Cassino, Frascati, Albano e Velletri) con altrettanti diversi sistemi di circolazione, non dispone dei più elementari mezzi di sussidio all'operato dei ferrovieri.

A Ciampino dove pure transitano o fermano circa 200 treni al giorno manca addirittura un semplice telefono SIP nell'ufficio del Capo Stazione e la circolazione è affidata ancora ad un antiquato sistema di via libera che non garantisce, come si è dimostrato, una sicurezza adeguata al progresso tecnologico.

La linea di Velletri, costruita circa un secolo fa, non ha praticamente subito alcuna innovazione tecnologica, continuando ad essere esercitata col blocco telefonico come quando su di essa transitavano solo pochi treni; oggi che ne circolano quasi 40 al giorno l'Ente F.S. ha creduto bene di ridurre il personale della linea impresenziando fermate e passaggi a livello.

La sola stazione abilitata è rimasta Cecchina mentre in attesa delle biglietterie automatiche si sono chiusi gli sportelli alla utenza ed il ricavo è precipitato di circa il 50%.

La riduzione del personale del Servizio Lavori ha determinato una **minore manutenzione della linea e sui passaggi a livello con semisbarre non è raro che i Macchinisti incontrino situazioni di pericolo.**

Qualche anno fa con un provvedimento discutibile l'Ente F.S. abolì l'obbligo del controllo degli incroci da parte del personale e di scorta e di macchina.

La linea di Albano, sulla quale qualche anno fa si erano iniziati i lavori per l'installazione di apparecchiature più sicure per la circolazione dei treni (blocco elettrico) poi inspiegabilmente interrotti, versa anch'essa in una situazione analoga di abbandono come pure la linea di Frascati.

I ferrovieri denunciano come il piano di risanamento e di ristrutturazione adottato dall'Amministratore Straordinario e dai vertici dell'Ente F.S. sia fondato prevalentemente sul trasporto ad Alta Velocità e non preveda che pochi e scarsi interventi verso l'utenza pendolare e il trasporto regionale che rappresenta la più alta quota di viaggiatori trasportati.

Mentre si affidano ai maggiori Architetti di grido, futuristici e costosissimi progetti di rifacimento della stazione Termini, nulla di concreto si fa per le linee e le vetture affollate ed insufficienti, mentre i mezzi di trazione sono sempre più soggetti a guasti ed avarie a causa della riduzione delle scorte e del personale d'officina.

I ferrovieri denunciano tutto questo ed augurandosi di poter costruire occasioni di confronto e di discussione con l'utenza hanno chiesto alla Direzione Compartmentale di Roma di adottare immediatamente i seguenti provvedimenti:

- 1) Installazione del sistema di blocco elettrico sulla linea per Velletri
- 2) Dotazione di radiotelefono terra-treno e allarme generalizzato su tutti i treni dei Castelli e installazione del telefono SIP negli uffici di stazione di Ciampino, Velletri, Albano, Frascati e Cecchina.
- 3) Ripristino del controllo degli incroci da parte del personale di macchina e di scorta in attesa delle installazioni suddette.
- 4) Attivazione di un gruppo di lavoro per l'esame delle situazioni a rischio e l'adozione di provvedimenti atti a superarle. Impegno della Direzione Compartmentale a discutere l'attuazione di misure regolamentari.

Lo sviluppo e la sicurezza delle linee del trasporto pendolare e subalterno, reso più necessario dalla congestione del trasporto su strada, non potranno venire che dalla crescita di un movimento e di una pressione dei cittadini e dei lavoratori interessati. In questa battaglia comune non più rimandabile i ferrovieri intendono essere presenti per condizionare le scelte di ristrutturazione e di privatizzazione dell'Ente sempre più distanti dagli interessi collettivi degli utenti e dei lavoratori.

PER UN TRASPORTO PENDOLARE EFFICIENTE E SICURO

Coordinamento Ferrovieri Castelli Romani

CO.M.U. (Coordinamento Macchinisti Uniti) Roma

SMA Segreteria di Roma

FILT CGIL Roma

FIT CISL Settore Ferrovieri Roma

UILT Roma

UN DISASTRO ANNUNCIATO

Il disastro ferroviario tra le stazioni di Ciampino e Casabianca poteva essere evitato se ci fossero stati alcuni elementari ed economici dispositivi di sicurezza: 1) **Il blocco elettrico FS che è un meccanismo elettrico e meccanico che impedisce di dare il segnale verde ad un treno se il binario è occupato da un altro treno.** 2) **L'installazione di un interruttore nell'ufficio del Capo Stazione che tolga, in caso di emergenza, la corrente sulle linee ferroviarie dei Castelli.** 3) **La collocazione di altoparlanti che permettano le comunicazioni sonore (di servizio o eventuali allarmi) dalla stazione di Ciampino ai numerosi impianti incustoditi (Casabianca, S.M. delle Mole, Cancelliera - incidente mortale nel 1978 - Lanuvio, Acqua Acetosa, Pantanella, Villetta).** 4) **L'installazione nell'ufficio movimento del Capo Stazione, che regola il traffico ferroviario, di un telefono Sip per chiamate esterne in caso di emergenza (attualmente esiste soltanto nell'ufficio movimento di Albano).** 5) **Il controllo degli incroci che consiste nella comunicazione del Capo Stazione al personale del treno dell'ora di arrivo del treno atteso in senso opposto. Questo controllo era in vigore fino a qualche anno fa e fu eliminato con l'ammodernamento dei segnali, peraltro ininfluenti ai fini della totale sicurezza degli incroci fra i treni. Sottolineiamo che il controllo degli incroci non elimina l'errore umano (perché un Capo Stazione potrebbe comunicare erroneamente di aver visto passare il treno atteso), ma ne diminuisce la probabilità che accada.**

Tutti questi dispositivi di sicurezza sono stati più volte richiesti da noi lavoratori in varie circostanze. Per di più, per la loro messa in opera, sono disponibili le maestranze FS, capaci di realizzarli in pochi giorni e quasi a costo zero!!!

Denunciamo che i vertici dell'Ente, d'accordo con i vertici sindacali e taluni improvvisati responsabili dei trasporti di partiti politici, anche di sinistra (che smacco!), hanno investito cifre enormi nell'alta velocità che potrà risolversi in un trasferimento di denaro pubblico nelle mani di pochi gruppi privati, trascurando vegognosamente il trasporto pendolare. Alle famiglie dei morti e dei feriti i ferrovieri tutti esprimono la loro solidarietà, coscienti che solo l'unità delle nostre competenze, l'or-

ganizzazione e le proposte di chi lavora sui binari potrà evitare che incidenti mortali - prevedibili - mai più avvengano. A pochi giorni dal disastro nulla è cambiato: si continua a lavorare come prima e solo la nostra iniziativa ha ripristinato il controllo degli incroci senza che l'Ente desse disposizioni! Occorre iniziare subito, oggi stesso, i lavori che richiediamo per evitare ulteriori disastri.

I ferrovieri dei Castelli romani

Lettera pubblicata sul giornale
"il manifesto"

Ciampino e Crotone I PERICOLI DEI DISPACCI V.L.

In merito agli incidenti di Crotone e Ciampino l'articolo 3 comma 1 del regolamento circolazione treni in regime di blocco telefonico prevede che: la stazione che accorda una via libera rispetto ad un treno intercalato in senso opposto sul medesimo binario deve subordinarla anche alla condizione che quest'ultimo treno sia giunto nella stazione richiedente. All'uopo adoterà il dispaccio: formula n°4. Giunto vostra stazione treno.... via libera treno.....

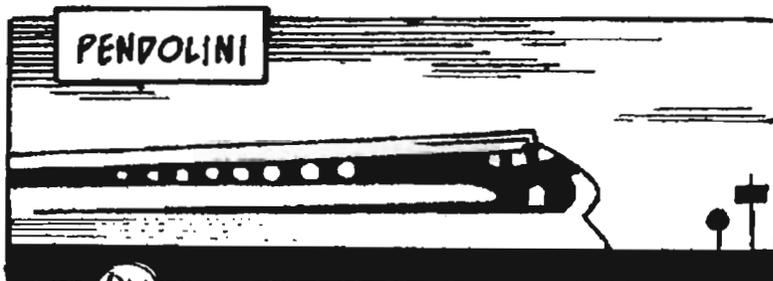
Secondo me il punto debole di questo regolamento che ha contribuito a causare gli incidenti di Crotone e Ciampino è la formula n° 4 che permette al D.M. richiedente di avere il n° di dispaccio di via libera sull'm. 100 v.l. prima che il treno incrociante sia effettivamente giunto.

Pertanto propongo di abolire la formula n° 4 e modificare il capo verso relativo alla concessione della via libera nel modo seguente:

La stazione che accorda una via libera rispetto ad un treno intercalato in senso opposto sul medesimo binario deve subordinarla anche alla condizione che quest'ultimo treno sia giunto nella stazione richiedente facendosi trasmettere il giunto del treno.

L'aggiunta di queste quattro parole eviterebbe che ai macchinisti venga consegnato il modulo M5 col n° di dispaccio di via libera telefonica prima che il treno incrociante sia effettivamente giunto (come a Crotone). Oppure ci si dimentichi di far arrivare il treno (come a Ciampino)

Cagliari 31/01/92
Manca Dino - Cagliari



da "Cuore" n° 53 del 3 febbraio 1992

Sicurezza in Sicilia

Voglio segnalare lo stato di degrado della manutenzione e la poca sicurezza. Vi invio due M40. Uno del 16/9/91 l'altro del 3/12/91, la prescrizione sotto accusa è la N° 1, e vi assicuro che si va senza indicatori di direzione da più di 5 (cinque) mesi, e chissà ancora per quanto tempo? Se si considera che per far mettere delle tabelle distanziometriche ad un segnale di 1ª categoria permisso in galleria c'è voluto circa due anni, ed ancora dopo due anni non si riesce a sapere dove c'è la riduzione di velocità da 140 Km/h a 105 Km/h in quanto non c'è corrispondenza tra il fascicolo orario, e le tabelle sul posto, o se si considera che hanno elettrificato la linea Bicozza-Enna, e attenzione attenzione non crederete a cosa scrivo. In prossimità di alcuni segnali di 1ª categoria (la maggior parte), per NON FARLI DIVENTARE A VIA IMPEDITA bisogna andare fuori trazione. Forse qualcuno si chiederà; e se il treno è fermo ad uno di questi segnali come riparte? Ebbene, dopo che il segnale si dispone a via libera si va in trazione e si prende la rincorsa, nel frattempo il segnale si dispone a via impedita, si va fuori trazione il segnale si dispone a via libera e si oltrepassa per inerzia.

Questo non è episodio inedito, in quanto anche in altre linee ammodernate sempre in Sicilia si è riscontrato lo stesso difetto, perseverare è diabolico.

Nella stazione di Enna vengono consegnati M 3 non più previsti dal regolamento, per capirci, quelli che prescrivevano anche le deviate a 30 Km/h. Forse gli aggiornamenti non sono arrivati fin lassù, si accorgeranno che non vanno bene quando ci sarà da prescrivere un rallentamento nel tratto a doppio binario, almeno si spera.

E comunque non è l'unica stazione che consegna moduli da non accettare. Catania consegna M 40 fotocopiati a tutti i treni con lo stesso numero. Ci si trova con M 40 regolari, M 40 fotocopiati e dil numero aggiunto a penna, ed M 40 fotocopiati in maniera integrale, qualche volta anche la firma del dirigente, e N.B. l'M 40 fotocopiato in maniera integrale è riservato per le prescrizioni di rallentamenti improvvisi, abbassamento archetti, e tutto quello che può succedere d'imprevisto.

Qualcuno si chiederà e il CO.M.U.? E io rispondo perché la maggior parte dei macchinisti accettano questo stato di cose? Si accetta la filosofia del lasciar perdere, quindi capirete che purtroppo c'è molto da lavorare da queste parti e vi assicuro che si fa quel che si può.

Tante volte quando si fanno notare queste cose a chi di dovere ci si sente dire: ma il modulo lo conosci è sempre un M 3, la linea la conosci e sai dove ti mandano, ma tu dove l'hai letto? non si capisce se questa gente non è capace di fare il proprio lavoro o cosa altro.

Nel mio impianto che è quello di Catania ed in quelli limitrofi i macchinisti che si battono per la sicurezza sono visti di mal occhio e a denti stretti dico che siamo pochini quelli che ci esponiamo.

Forse tutti gli altri sono scoraggiati da quel qualcuno che si citava prima, e che il macchinista l'ha fatto per pochissimo tempo o si è dimenticato di aver fatto il macchinista e di conseguenza non sa che il macchinista non da mai niente per scontato e guai se non rispetta e non fa rispettare i regolamenti fino in fondo, anche perché ne va di mezzo la propria vita e l'estate scorsa ne abbiamo avute le prove della politica di ammodernamento del nostro Ente.

Macch. Berenato Natale