



Incidente di La Spezia

ANCORA UNA VOLTA SI POTEVA EVITARE

Il giorno 11 novembre 1997 nei pressi della stazione di La Spezia si è verificato un grave incidente, che ha causato il lieve erimento di due macchinisti e di quattro viaggiatori, ma che avrebbe potuto avere conseguenze molto più gravi.

Il treno IC 529 era partito dalla stazione di La Spezia, diretto verso il sud, poco dopo le ore 16. Il segnale di partenza di La Spezia fa anche da avviso al segnale di protezione della stazione di La Spezia Migliarina. Lo scalo merci di La Spezia Migliarina si trova sulla sinistra rispetto alla marcia dei treni diretti verso il sud.

Il treno 529 andava ad urtare contro il treno merci 56326 che era partito dallo scalo merci diretto verso il nord e che in quel momento impegnava gli scambi di immissione in linea.

Non vi è alcun dubbio che il treno merci avesse la via libera e che fosse stato licenziato dal Dm di La Spezia Migliarina.

Per quanto riguarda l'IC, ha superato il segnale di protezione di Migliarina a via impedita, dopo aver azionato la frenatura rapida. I macchinisti sostengono di essere partiti dalla stazione di La Spezia con il segnale di partenza di aspetto verde, anziché giallo come avrebbe dovuto essere se il segnale successivo fosse stato già rosso.

Siamo naturalmente portati a credere alla versione dei macchinisti, anche perché ci è stato riferito almeno un altro episodio di chiusura indebita del segnale di protezione dopo la partenza col verde. A questo proposito, si invitano i macchinisti a fare rapporto e segnalare ai delegati situazioni di questo genere.

Ma, comunque sia andata, una cosa è certa: se in quel tratto di linea ci fosse la ripetizione segnali, l'incidente difficilmente sarebbe avvenuto.

Occorre sottolineare che nella tratta Genova-Pisa, tutta codificata, esiste quell'unica tratta di circa 5 km sprovvista di codificazione.

Questa situazione di pericolo era stata denunciata già da un anno nelle "osservazioni ed integrazioni dei rappresentanti dei lavoratori alla bozza di relazione sulla valutazione dei rischi presentata dall'UTT di Genova":

"... Occorre anche raccomandare il ripristino o la messa in opera della codificazione in alcune brevi tratte inserite in zone codificate. Infatti, con i locomotori non attrezzati con visualizzatore inseribile dalla cabina di guida, il frequente spostamento in corridoio con treno in moto può essere causa di infortuni, ed inoltre può provocare un calo di attenzione nella guida. A titolo di esempio, citiamo alcune di queste tratte prive

di codice nelle linee percorse dal PdM dell'UTT: Bressana, Pavia, Castel d'Annone, Spezia-VEZZANO..."

ESPRIMIAMO LA SOLIDARIETÀ AI COLLEGHI COINVOLTI IN QUESTO INCIDENTE, CONVINTI CHE OGNUNO DI NOI PUÒ RISCHIARE DI VIVERE UN'ESPERIENZA COSÌ DRAMMATICA.

R.S.U. del PdM di Genova

SCONTRO SFIORATO NELLA STAZIONE DI QUART

Si riapre la polemica degli utenti per la modernizzazione e la smilitarizzazione della linea

Il 1° ottobre 1997, alle ore 18.15, nella stazione di Quart, due treni hanno rischiato di scontrarsi in maniera analoga a quella avvenuta nel 1992 nella stazione di Caluso, sulla linea Chivasso-Aosta.

Il treno 9851, proveniente da Torino e diretto ad Aosta, nella stazione di Quart doveva incrociare il treno regionale 4236, partito poco prima dalla stazione di Aosta e diretto a Chivasso.

Per ragioni ancora da accertare e secondo una prima ricostruzione dei fatti, i macchinisti del treno 9851 avrebbero superato il segnale di protezione e di partenza della stazione di Quart disposti a via impedita e avrebbero arrestato il treno oltre lo scambio di uscita.

Nel frattempo stava sopraggiungendo il treno 4236 che aveva i segnali a via libera per l'ingresso in stazione, il tallonamento dello scambio avrebbe determinato la chiusura del segnale di protezione lato Aosta e il treno si è fermato in tempo, senza determinare l'irrimediabile.

A seguito di questa mancata collisione si è riaperta la polemica sulla modernizzazione e sulla smilitarizzazione del tratto di linea Chivasso-Aosta.

Come si ricorderà, la nuova convenzione tra Ministero della Difesa e Spa FS, sottoscritta nel 1994 e in vigore sino al 1999, indicava che entro il 1996 si sarebbe conclusa l'automazione dell'intero tratto di linea e lo spostamento del personale militare del Genio Ferroviario sulle linee del Ravennate.

In realtà i lavori sono iniziati soltanto da qualche mese e in una lettera inviata dalla Spa FS all'Associazione degli Utenti veniva ribadita la piena soddisfazione del Ministero della Difesa e della stessa Spa FS nel ritenere ancora ottimale la soluzione dell'impiego del personale militare sulla linea Chivasso-Aosta, anche se in seguito a nuove pressioni dei parlamentari delle zone interessate sarebbero state indicate le linee secondarie della Provincia di Asti come luogo dove spostare il Genio Ferroviario.

Da parte nostra ribadiamo che la nostra proposta di progressiva smilitarizzazione del corpo, prevedendone la trasformazione in servizio della protezione civile, continua ad essere la soluzione migliore per porre fine ad annosi problemi che sistematicamente riaffiorano sulle questioni della sicurezza, sulle assunzioni esclusive di personale maschile e sull'utilizzazione in funzione antiscepero.

Forse sarebbe il caso che le Istituzioni interessate più volte a questo problema cominciasse a prendere questa proposta nella giusta considerazione.