

L'INCIDENTE DI MILANO CERTOSA

L'incidente del 2 febbraio al treno 10719 è avvenuto in un tratto di due linee affiancate poco dopo il segnale di protezione esterno a Milano Certosa. Il treno, proveniente da Varese e diretto a Milano Centrale, dalla linea "Varese" (V max 130 km/h) è stato instradato sulla linea "Novara" tramite una deviate che doveva essere percorsa a 60 km/h. L'alta velocità del convoglio rispetto alla deviate ha fatto sì che in corrispondenza del secondo scambio il locomotore si staccasse dalle vetture ribaltandosi nel campo adiacente i binari, dopo aver perso il 1° carrello; ciò ha permesso alle vetture di rimanere in qualche modo parallele all'asse del binario nonostante qualche loro carrello sia uscito dai binari) continuando la corsa per 400 metri rasentando il ponte dell'autostrada. Solo la serie di queste circostanze ha evitato la strage. Come è potuto accadere?

Il segnale di protezione e gli scambi erano stati attivati da un paio di mesi, in occasione del passaggio sulla tratta Rho-Milano Certosa dal blocco manuale a quello automatico senza RS. La stazione è sprovvista di ACEI: gli itinerari vengono formati tramite consensi dati dal DM a due cabine. Resta da stabilire se la disposizione dei segnali sia stata regolare (giallo/verde lampeggiante per l'avviso e successivi conferma alla protezione). Oltre all'ipotesi del mancato rispetto della riduzione di velocità data dai segnali, non si possono assolutamente escludere a priori ipotesi di aspetti anomali dei segnali stessi; in tal senso ricordiamo che, solo per restare nel compartimento di Milano, oltre ai casi segnalati dal nostro giornale, vi sono non poche testimonianze del PdM che parlano di improvvise disposizioni a via impedita e di anomalie tra l'aspetto degli avvisi e quello delle protezioni.



Dietro le cifre/L'analisi dell'Adusbef

Il mito della sicurezza italiana

«**N**onostante alcuni incidenti, le ferrovie italiane detengono il primato europeo della sicurezza». Lo diceva appena due mesi fa l'amministratore delegato dell'Ente Fs Giorgio Cimoli, convocato dalla Commissione Trasporti della Camera per rispondere sui gravi incidenti registrati dalle Ferrovie. Ma è vera o falsa l'affermazione del numero uno delle

Germania, sensibilmente superiore alla Francia.

La rete ferroviaria italiana è di 16.002 chilometri: circa la metà della rete francese, di poco superiore alla rete spagnola e nettamente inferiore a quella tedesca. Sui nostri binari corrono ogni anno 323,2 milioni di treni per chilometro. Nel 1994 si sono verificati 391 incidenti, rispetto ai 697 della Germania e gli 85 della Spagna.

Ma tali incidenti, se rapportati alla percorrenza, cioè al volume di traffico effettivo (misurata in treni per chilometro percorso), risultano i più elevati. È la «incidentalità di ogni Paese». Dividendo il numero degli incidenti per i chilometri percorsi, l'Italia è al primo posto: 1.210 incidenti per ogni milione di treni-chilometro, contro 1.076 dei francesi; 0,796 dei tedeschi; 0,551 degli spagnoli.

Se poi esaminiamo il numero dei deragliamenti, la situazione è ancora peggiore perché, pur senza prendere altri

parametri di riferimento, il valore assoluto è addirittura doppio rispetto ad altri Paesi con maggior traffico. Il dato dei deragliamenti (62 per l'Italia) è indice di una carenza di manutenzione dei binari e di una inefficienza complessiva della rete ferroviaria.

I dati elaborati dall'associazione difesa dei consumatori (Adusbef) riassunti nella tabella, si riferiscono alla fine del 1994 (ultimi disponibili) e che da allora, la situazione italiana sembra peggiorata, nonostante l'investimento di 270 miliardi per la sicurezza.

ELIO LANNUTTI

INCIDENTALITA' FERROVIARIA NEI MAGGIORI PAESI EUROPEI

	ITALIA (FS)	GERMANIA (DB)	FRANCIA (SNCF)	SPAGNA (RENFE)
POPOLAZIONE	57.138	81.338	57.779	39.117
DENSITA' (ABITANTI/SUPERFICIE)	189,7	227,9	106,3	77,6
RETE FERROVIARIA (IN km)	16.002	41.401	32.275	12.646
PERCORRENZA (MIGLIAIA DI TRENI/km)	323.199	875.213	478.474	154.137
TOTALE INCIDENTI	391	697	515	85
DERAGLIAMENTI	62	29	27	34
INCIDENTALITA' (PERCENTUALE DI INCIDENTI SU PERCORRENZA)	1,210	0,796	1,076	0,551

SICUREZZA "RELATIVA"

Nella tabella si confrontano gli incidenti col numero di treni viaggianti per chilometro di ferrovia. Il coefficiente italiano così ottenuto è il più alto. (Fonte: Elaborazione Adusbef su dati ufficiali).

Ferrovie?

Dall'ultima edizione del "Conto Nazionale dei Trasporti" dello stesso ministero, risulta che, esclusa la Gran Bretagna (che dalla deregulation del periodo tatcheriano che ha messo in secondo piano la politica della sicurezza), l'Italia si colloca al primo posto per i deragliamenti e l'incidentalità complessiva: tripla rispetto alla Spagna, quasi doppia della

Prima e dopo Milano Certosa

ANONIMA BATTAGLIA QUOTIDIANA



Un paradosso, si direbbe.

Uno spazio di venti metri, occupato dai quattro binari di corsa, è tutto ciò che separa il campo in cui si è rovesciato il locomotore del 10719 dal grande impianto polifunzionale di Fiorenza. Questo centro fino al giorno precedente era in prima pagina sui giornali ed in TV per gli arresti eccellenti legati alle tangenti per la sua costruzione. Ed è ritornato puntualmente in prima pagina una settimana dopo, con i nuovi sviluppi della cronaca giudiziaria. A Fiorenza, dove i lavori non sono mai finiti, si sono spesi centinaia e centinaia di miliardi. Una cifra molto più piccola sarebbe bastata ad installare la Ripetizione Segnali nella tratta di 7 km tra Rho e Milano Certosa, per cui oggi, rispetto a quella zona alle porte di Milano continueremmo a parlare solo delle tangenti invece che dell'ennesimo incidente, dei corrotti invece che dei feriti.

Nulla di cui stupirsi, le contraddizioni del sistema.

Un Euronight che era passato di lì nella notte, si è spezzato in due un centinaio di chilometri dopo mentre raggiungeva la frontiera. Si è sfilato il gancio di una vettura in salita, quando c'era già stato il cambio trazione con il locomotore svizzero. Uno dei tanti micro-incidenti che solo per un caso non diventano tragici, che rimangono nell'ambito degli addetti ai lavori, fino a quando non succede l'incidente "grosso". Per cui, dal giorno dopo l'incidente di Certosa, grande risalto nazionale al deragliamento di un merci a Grosseto, al morto ad un

PL a Sale Marasino, al carrello frenato dell'espresso a Crotone, all'ennesimo investimento in linea. Poi, dopo il clamore, di nuovo il silenzio, semmai forse il trafiletto sulla cronaca locale. Fino al prossimo incidente "grosso".

Nel frattempo, soli, continueremo la nostra anonima battaglia quotidiana per la sicurezza contro tutte le carenze strutturali e contro tutti i testoni. Continueremo a scaricare estintori sui principi di incendio, ad essere multati perché rifiutiamo i locomotori senza RS, a stare pronti con la mano sul freno al PL o al segnale "balordo", a segnalare riparazioni che nessuno farà. Anonima battaglia quotidiana.

Alessandro Pellegatta

Il turno pendolari (Nord-Sud) dell'Idr Milano contiene le famigerate sperimentazioni già attuate con l'intesa tra UTT, FILT e FIT. Si tratta dei riposi di servizio in residenza (7 ore in dormitorio anziché 18 a casa propria), con l'aggiunta dell'ulteriore restringimento dei restanti riposi giornalieri. La sestina comprendente il treno 10719 comincia con una giornata singola che termina poco prima delle 24, quindi lavoro dalle 12 alle 20,40 (variante domenicale) + riposo in residenza + presentazione alle 4 con termine alle 10,20 ed ulteriore ripresa alle 23,32 dello stesso giorno.

Contro questa "innovazione" CO.M.U.-UILT-SMA-FISAFS hanno scioperato e occupato il deposito (ma ora UILT-SMA e FISAFS hanno firmato il CCNL che prevede i RSR). Il PdM che richiedeva quel turno doveva firmare una richiesta dove accettava esplicitamente la riduzione dei riposi giornalieri in cambio dell'allargamento di quelli settimanali. Coloro che non hanno accettato il ricatto chiedendo il rispetto della normativa sono stati espulsi ed assegnati ai turni banalizzati.