



Sicurezza e responsabilità

L'INCIDENTE DI PIACENZA

La notte tra il 25 e il 26 ottobre '88, sulla stazione di Piacenza gravava una nebbia fittissima.

Il treno 10591, giunto da Milano alle 0.48 con il locomotore 646 in coda, avanzava lato Bologna per poi retrocedere sul binario 8 già occupato da un altro materiale che sarebbe ripartito con il primo treno la mattina per Milano.

Nella manovra di retrocessione, con i macchinisti che si erano portati sul locomotore, avveniva un urto violentissimo con il materiale in stazionamento, alla velocità di circa 28 km orari. La vettura tamponata (una semipilota a 2 piani), si impennava e centrava in pieno la cabina del locomotore schiacciandolo completamente e sfondando la cabina A.T.. I 2 macchinisti, che non hanno minimamente avuto il tempo di rendersi conto di quanto accadeva, si sono trovati incastrati nelle lamiere; mentre il 1° agente alla guida, Roberto Vitale, sfondava l'armadietto vestiario alle sue spalle, il 2° agente, Antonio Dos Santos, rimaneva chiuso tra il corridoio e la porta d'accesso alla cabina, compressa nell'urto assieme al banchino dell'avviatore (si trattava della cabina B). I soccorritori hanno dovuto lavorare per alcune ore, con l'aiuto della fiamma ossidrica, per estrarre i 2 macchinisti dalle lamiere e portarli in Ospedale, dove sono tuttora ricoverati.

Il nostro è un lavoro in cui il pericolo è sempre in agguato, presentandosi sotto varie forme: anche in questo caso più fattori hanno agito in concomitanza. La nebbia, la velocità, indubbiamente dettata dalla sicurezza di avere il binario sgombro davanti a sé.

La manovra è un lavoro di collaborazione tra il PdM e il Personale di Stazione: basta un attimo, un segnale o un'avvertenza non dati o non recepiti, e ci troviamo coinvolti in situazioni di rischio con conseguenze a volte gravi, come in questo caso. Purtroppo l'attenzione non basta, e la prudenza non è mai troppa.

Ai 2 colleghi, appartenenti al Deposito di Milano Smistamento, va tutta la nostra solidarietà, oltre agli auguri di una veloce guarigione.

Pellegatta Alessandro

Lucca... senno e ponderatezza

Lucca, città d'antica tradizione storico culturale, offre attrattive ferroviarie di indubbia tradizione medievale. In base al comma 6 dell'art. 21 del IPCL il macchinista di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione (anche disabilitata, no! P.I. anche se presentate da DM) disposto a via impedita, deve, dopo l'apertura di questo riprendere la corsa e procedere lungo l'itinerario d'arrivo o di transito, in modo da poter arrestare prontamente il treno stesso nel caso gli venga esposto un segnale d'arresto, non superando comunque sugli scambi la velocità di 30 Km/h.

Nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza il macchinista può riprendere la corsa senza le restrizioni di cui sopra, quando venga disposta a via libera per il transito la luce o l'ala alta di un segnale di protezione a candeliere e, sulle linee esercitate col regime del blocco elettrico, anche quando venga disposto a via libera per il transito la luce o l'ala di un segnale semplice di protezione (prima categoria). Dette disposizioni vanno osservate anche nelle fermate protette da segnali.

La storia di tutti i giorni ci lascia perplessi circa la reale conoscenza e applicazione da parte del DM di turno di tale comma 6 dell'art. 21, non solo ma ci porta a constatare come con estrema leggerezza uno o più manovali di stazione facciano uso della bandiera rossa in loro possesso a mo' di sbandieratori per far segno ad un "treno" (e non materiale di manovra) in arrivo di rallentare, proseguire, arrestare il treno prima o dopo una passerella per il passaggio di viaggiatori.

Il regolamento prescrive di arrestare il treno al segnale di protezione e questo spesso non si fa.

Gli sbandieratori di stazione cacciano le mosche o le zanzare loro intorno (dipende dalla stagione) cercando di comunicare qualcosa in un linguaggio incomprensibile al Personale di Macchina in arrivo, mentre i viaggiatori in arrivo e in partenza passano e spassano sui binari. Sì! passano e spassano perché una stazione come Lucca non è ancora dotata di sottopassaggi e nulla lascia presagire che la situazione migliori; del resto "DM e soci" sanno che il regolamento prescrive che il macchinista debba arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo usando come dice l'IPCL "senno e ponderatezza" in tutti quei casi che lo richiedano. Ma quanto SENNO e quanta PONDERATEZZA abbiano DM & SOCI nel salvaguardare i viaggiatori e agevolare il lavoro del PdM lasciamo al lettore immaginare.

Alfio Finocchiaro



UN ALTRO DISASTRO IN FRANCIA: 10 MORTI