

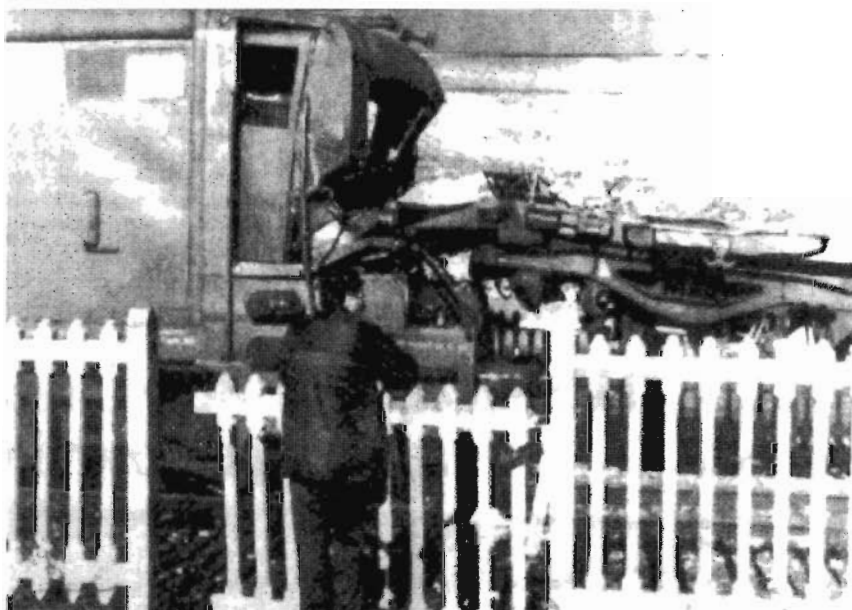
SICUREZZA E

PIEDIMONTE

Morto un macchinista

Un giovane macchinista di 40 anni Enrico Ugolini di Roma è morto in un grave incidente avvenuto durante una manovra nella stazione di Piedimonte.

Non sappiamo esattamente come sia avvenuto questo incidente ma pensiamo che il nostro collega, per la scarsa visibilità (erano le 5,45), non abbia visto il pianale che era in precedenza alla sagoma scura di un containers. Nell'urto avvenuto a 25 Km il pianale si è alzato ed ha schiacciato la cabina nella quale oltre all'Ugolini si trovava il manovratore rimasto gravemente ferito. La stazione di Piedimonte è vecchia e scarsamente illuminata. Quella nuova è pronta da 6 anni ed è costata 30MLD ma non si capisce perché fino ad ora non è stata attivata.



POMEZIA

Il 26/12/95, sulla tratta Napoli-Roma, nella stazione di Pomezia si è verificato l'ennesimo incidente che solo per una serie di circostanze fortuite non si è tramutato in un disastro.

La linea Napoli-Roma, nell'ottica di un risparmio forzoso da parte della società, è sovente soggetta a guasti strutturali (linea aerea - armamento - blocco automatico - telefoni di servizio). In questo stato di degrado certamente i problemi di manutenzione al parco rotabile determinano un pericoloso balzo all'indietro dell'indice di sicurezza complessivo del sistema F.S. Le conseguenze sull'utente e sul personale ferroviario in servizio ai treni in questa situazione è facilmente immaginabile. Le spese per la manutenzione corrente, oltreché per un adeguato potenziamento della struttura e del parco rotabile, non possono essere una variabile indefinita non finalizzata al miglioramento complessivo della linea.

I programmi di intervento per opere

faraoniche (alta velocità) non possono distogliere l'attenzione dai programmi a medio termine che vanno comunque messi in cantiere.

Non si può, in sostanza, farsi abbacinare da grandi opere infrastrutturali il cui impatto sociale e i cui costi comunque sono oggi tutti da verificare e sulla cui bontà ad opera compiuta solo il tempo ci potrà dare delle risposte certe.

Tornando all'incidente in questione, di cui proponiamo il rapporto integrale dei macchinisti, ci appare evidente un dato e cioè che se nella stazione di Pomezia non ci fosse stato l'intervento del personale della stazione medesima, che presentava il segnale di partenza a via Impedita e la concomitante mancata tensione, il treno in questione avrebbe percorso una tratta molto più lunga con tutti i rischi che ciò avrebbe potuto comportare.

Quanto detto, ripropone con maggiore forza la necessità di temperare le scelte tecnologiche (linee a D.C.O. impresenziate) con un pari impegno sul fronte della sicurezza collegata alle strutture ed ai rotabili, oltre che all'esigenza di un

equipaggio di macchina funzionale alle scelte di maggior risparmio ipotizzate dalla società. Non può esserci un'adeguata sicurezza, se le scelte complessive non incasteranno in maniera razionale la forza lavoro con le pur auspiccate innovazioni tecnologiche. Su questo terreno si indirizzerà lo scontro del futuro del personale, coniugando sicurezza e lavoro.

Cosentino - Napoli

Il rapporto del PdM

P.d.M. in servizio al treno 55491 in merito a quanto accaduto dichiara quanto segue, durante l'effettuazione del treno 55491, transitando per la stazione di Pomezia, ancor prima di impegnare la piena linea, il P.d.M. si avvedeva delle improvvisi disposizioni a via impedita del segnale di Partenza azionando subito la frenatura rapida, coadiuvata con successione immediata, dall'intervento della R.S., si arrestava il treno in uno spazio relativo ai tempi di frenatura. Constatando che mancava la tensione e che la R.S. era in A.C., il P.d.M. si metteva subito in contatto col D.M. di Pomezia per ricevere istruzioni, tramite il TTT Solo allora, dal D.M. il P.d.M. veniva messo al corrente del convoglio immediatamente adoperandosi con il personale di stazione, si provvedeva ad evitare il sopraggiungere di altri treni, in quanto dal carro n. 801/33002421 erano caduti 3 contenitori vuoti (di sostanze tossiche), invadendo il binario di precedenza.

Si fa presente che la zona tachigrafica, fu consegnata, dietro richiesta, dal P.d.M. al Capo settore Macchia del Dep. Loc. di Roma S. Lorenzo, signor Vecchioni dal quale furono impartite disposizioni per il rientro in residenza del P.d.M. L'altro carro deraghiato ha n. 83/12050273. Le velocità dei veicoli in composizione di 100 Km/h.

Napoli, 29/12/95

Albano - Palescandolo

Linea Milano-Domodossola

ANCORA UN INCIDENTE

Dopo il gravissimo scontro del 5 luglio u.s. tra il 334 ed un treno lavori (vedi Ancora in Marcia di giugno), un altro incidente si è verificato a metà dicembre, sempre sulla stessa linea, ma stavolta sul binario di corsa nei pressi di Dormelletto, una ex-stazione trasformata in fermata. Come riportato su un giornale locale (prealpina, 16/12), i due mezzi coinvolti, un carrello I.E. e un treno lavori, viaggiavano sullo stesso binario in direzione opposta. Il bilancio è di 4 ferrovieri feriti, ma poteva essere ben più grave, visto che i 3 del carrello si sono buttati prima dell'impatto.

Questa linea, se non presenta per ora i problemi delle linee liguri (un ponte è stato sostituito dopo gli M40 del PdM di Milano, vedi Ancora in Marcia di settembre 1994), detiene un triste primato in termini di bilancio tra morti e feriti.

RESPONSABILITÀ

Ancora una volta

Le favole dei bambini iniziano sempre con un "C'era una volta..." e terminano quasi sempre con "... e vissero felici e contenti".

Purtroppo negli infortuni sul lavoro, specie quando la soluzione è "estrema" e si conclude con la morte del o dei malcapitati, anziché una favola a lieto fine, ci si imbatte nella cruda realtà.

Qualche mese fa a Torino PN un operaio di una ditta esterna rimaneva fulminato dai 3000 Volt con dinamica "ancora da chiarire"; mercoledì 13 dicembre 1995 due operai FS in piena notte, mentre intorno ad una "Matisa" operavano in mansioni di loro spettanza, venivano travolti dal treno interregionale 2000 in prossimità di Quadrivio Zappata, non distante da Torino PN.

I colleghi dei malcapitati ancora sotto chock denunciavano subito, assieme a tutte le O.S., le carenze di sicurezza nei cantieri di lavoro, soprattutto nei tratti del "passante ferroviario" torinese, interessato da diversi anni da lavori di quadruplicamento.

Con i macchinisti Malta Antonietta e Protase Francesco, guidatori incolpevoli del treno investitore, si commentava che, quando ci si immette con un treno in tratti di cantieri specie nelle gallerie, oltre alle varie segnalazioni acustiche, occorrerebbe avere a terra anche i "lampeggiatori" luminosi per segnalare l'arrivo del treno al personale a terra, che per varie ragioni (cuffie antirumore, rumore di macchinari, mancate segnalazioni degli addetti etc. etc) non si avvedesse dell'avvicinarsi del treno. Tali segnalatori dovrebbero essere azionati da un pedale posto a distanza di sicurezza e azionato a sua volta dal passaggio del treno.

Malta e Protase sollevavano, inoltre, il problema della precisione dei tachigrafi rispetto alle velocità reali, vista la scarsa manutenzione dei mezzi di trazione in tutte le loro parti.

Essi sostenevano l'ormai improrogabile necessità di elevare la percentuale di variazione di velocità tra quella prescritta e quella segnata dalla zona tachigrafica, affinché l'imprecisione della strumentazione non sia frutto di noie giudiziarie al PdM coinvolto in incidenti ferroviari.

Il 13 dicembre alle 2,02 la favola del

DUE MORTI SUL LAVORO A TORINO

In seguito al grave incidente ferroviario della notte del 13/12/1995 in località Quadrivio Zappata (Torino) dove due operai dei Lavori FS (VULLO Leonardo e USAI Angelo) hanno perso la vita e alle cui famiglie esprimiamo il più sentito cordoglio, i sottoscritti macch. Protase Francesco e Malta Antonietta, sebbene nello stato d'animo di chi è stato coinvolto (al momento) solo moralmente nell'accaduto, desiderano fare le seguenti considerazioni:

1) - Come mai, oltre al sistema di avviso con le ricetrasmittenti che avrebbe dovuto essere del tipo a Fonogramma, non è stata prevista una segnalazione automatica sul mezzo dei lavori (MATISA) con lampeggianti e sirene che collegata anche via radio alla sezione di transito del TRENO, l'avrebbe attivata?

Quanto sopra deve essere regolamentato e i tratti di linea devono essere considerati Luoghi ad alto RISCHIO almeno 5 minuti prima del transito di un Treno e pertanto protetti in modo adeguato.

2) La velocità del treno "2000" al momento dell'incidente era per nostra attenzione e "fortuna" di circa 55 Km/h, quindi sotto i 60 Km/h previsti dai regolamenti vigenti (avevamo appena superato il segnale di protezione ROSSO-GIALLO con l'avviso GIALLO-VERDE lampeggiante);

diciamo per nostra "fortuna" ed attenzione in quanto in quel tratto, essendoci una lieve pendenza in discesa e se per ipotesi la velocità fosse stata di 60 Km/h al segnale di protezione, avremmo sicuramente superata la velocità massima (diciamo 65 Km/h); in quest'eventualità, oltre a sentirci in colpa, saremmo stati IMPUTATI per CONCORSO in OMICIDIO COLPOSO PLURIMO.

A carico del P.d.M., se non erriamo, è ammesso un errore del 3% su quanto è segnalato sulla zona tachigrafica.

Ciò vuol dire che siamo fuori legge a 31 km/h (per Vel. Max 30 km/h), a 61,9 km/h (per Vel. Max 60 km/h) e così via.

Non contando poi i vari errori strumentali, di consumo cerchioni e via dicendo.

È possibile che a livello regolamentare ci sia un tale capestro?

Chiediamo pertanto che l'errore giuridico venga aumentato di almeno un 20%!!

A TUTTI I MACCHINISTI chiediamo inoltre che venga effettuata protesta sindacale in merito, facendo ridurre le Velocità Massime di 10 km/h!!

Macch. Francesco Protase, Macch. Antonietta Malta - (D.L. TO SM)

"... vissero felici e contenti" si è conclusa per Leonardo Vullo (47 anni) e Luigi Usai (27 anni) sulla massicciata del Quadrivio Zappata.

L'amara realtà fa notare che la ricerca del profitto a tutti i costi... provoca dei "costi"... umani purtroppo! In cielo, in terra, in mare l'unico obiettivo degli operatori imprenditoriali è quello di risparmiare. Le compagnie Aeree per "arginare" i costi "economizzano" sulle manutenzioni degli aerei, oppure si rivolgono a "manutentori" (soprattutto spagnoli) meno ligi all'etica professionale e dal "timbro più facile".

Così in pochi anni si è assistito ad un degrado del parco aeronautico internazionale e, non di rado, ci si può imbattere in autentiche "bare volanti".

In mare come non ricordare le numerose tragedie dal Moby Prince davanti a Livorno alla Hagen nella rada genovese, dai traghetti affondati

nei mari scandinavi od olandesi alle "carrette" del mare sparite nei flutti, tutte provocate dalla medesima "filosofia" economica.

In terra, infine, non solo in campo ferroviario, ma anche in campo stradale, ambientale, sul territorio e nel lavoro in genere la politica del "rischio calcolato" e del "rischio fisiologico" ha portato ad un notevole incremento degli infortuni anche mortali.

Il "panettone natalizio" avrà quest'anno un sapore ancora più amaro, finché il sacrificio di tutti questi morti non svilupperà una voglia di lottare in ogni cittadino per mettere al centro di ogni sviluppo l'uomo, con il suo diritto alla libertà, alla convivenza civile ed alla vita in ogni momento ed in ogni luogo.

La favola della vita deve il più possibile continuare con "... e vissero felici e contenti".

Smaldone Remiglio