

Firenze - Prato (LL)

PER FORTUNA E' ANDATA BENE

Non tutti gli inconvenienti di esercizio sono uguali o meglio non tutti suscitano la stessa reazione. Specie per noi Macchinisti alcuni, hanno un significato diverso, ci mettono in crisi. Quando veniamo a sapere di cedimenti strutturali ci assale l'angoscia. Non possiamo salire sul locomotore con il timore di non potersi fidare della tenuta delle strutture. Questo lavoro, già complesso, difficile e di grande sacrificio, diventerebbe insopportabile.

Intorno alle 16,05 del 23/10/02, i Macchinisti del treno 3088, Firenze - Viareggio, scorgono un vistoso disallineamento delle rotaie tra le fermate di Neto e Pratignone, più esattamente tra il Km 10 e 11 della linea LL Firenze-Prato. Viaggiano a circa 140 Km/h e la rapida serve a poco. In un attimo sono sopra. Sbandamenti paurosi del materiale e momenti di panico. Miracolosamente il treno rimane sulle rotaie. Appena fermi, tenuto anche conto dell'entità degli sbandamenti, il PdM telefona e da indicazione di bloccare la circolazione su quel tratto.

Il personale dei Lavori, intervenuto successivamente, conferma l'interruzione della circolazione. Per ore vengono effettuati dei lavori di taglio e saldatura di tratti di rotaia. I treni vengono istradati sulla linea DD Firenze - Bologna e ai treni regionali viene soppressa la fermata nelle località non attrezzate con marciapiede. E' andata bene.

Ernesto Corradino



Firenze SMN

TAF CONTRO ETR 500

21 ottobre 2002, stazione di Firenze SMN. Alle 21,28 parte dal binario 12 l'ES 9452 per Milano. Subito dopo, dal binario 15, il Taf che ha effettuato il treno 6860 si muove per il ricovero in DL. L'ETR è avanti ed è il Macchinista del Taf ad accorgersi degli itinerari convergenti e a frenare per primo. L'urto a bassa velocità limita i danni.

Cosa è successo non è chiaro, ma ci sono alcune certezze:

- 1) il Taf si è avviato in manovra con il segnale basso a via libera;
- 2) il segnale di partenza dell'ETR è stato disposto a via libera;
- 3) il Capotreno ha dato il "pronti" al DM ed ha chiuso le porte;
- 4) il D.M. ha dato il segnale di partenza (paletta);
- 5) il blocco porte ha tardato ad accendersi per circa 1 minuto.

Da qui in poi le versioni sono diverse. Le indagini accerteranno se e quando il segnale di partenza è diventato rosso, ma l'attribuzione delle responsabilità non risolve il problema. In questo lavoro si rischia sul piano penale, civile e contrattuale, oltre all'incolumità fisica. Ci allarmano i mormorii sui banchi "spiombati" "per far prima". A noi servono certezze sui sistemi di sicurezza e sul loro utilizzo. Chiediamo interventi utili a rimuovere le criticità che emergono anche in questa vicenda:

- l'anomala "chiusura" dei segnali non dovrebbe essere ammessa;
- I tempi per il cambio banco a Firenze SMN non sono sufficienti a svolgere le operazioni con la calma necessaria. Qualunque piccolo inconveniente diventa un ritardo in partenza;
- le prescrizioni consegnate "intera tratta" sono troppe. Gli M3 sempre più complessi. Occorre tornare alla consegna moduli per tratte brevi.
- servono soluzioni definitive per gli inconvenienti al blocco porte.

Insomma ci viene chiesto di essere infallibili e noi ci proviamo, ma serve anche un'organizzazione del lavoro finalizzata a questo obiettivo. Invece, le cose peggiorano: la modulistica enciclopedica e gli M3 con risvolti enigmistici sono solo due degli esempi più recenti.

Claudio Grimaldi

Presidio sanitario La resa delle FS

Il Responsabile Sicurezza di Sistema della Divisione Trasporto Regionale, con lettera DTR/SS/4693 del 25/6/2002, dando seguito ad una nota della Direzione Sanità, ha confermato che i mezzi di trazione devono essere dotati di "idonea" cassetta medicinali. Sui mezzi leggeri o navetta con loc. 464 possono essere utilizzate le cassette medicinali attualmente in uso, mentre per i restanti treni sono previste delle cassette medicinali sdoppiabili. Uno dei due contenitori sarà preso in consegna dal PdB a inizio servizio e riconsegnato a fine. Staremo a vedere.