

DISASTRI... DISASTRI... DISASTRI...

RUBIERA un pericoloso segnale

Il giorno 17 luglio, alle ore 19.10, il treno 2065, proveniente da Torino e diretto a Bologna, mentre transitava nell'ambito della stazione di Rubiera è sviato in maniera inspiegabile e preoccupante.

La vettura pilota e le prime due vetture di testa sono rimaste sui binari, mentre il resto del treno, composto di 8 vetture, e la locomotiva collocata in coda sono sviate in prossimità degli scambi in uscita lato Modena.

Il treno si è arrestato in prossimità della testata del ponte sul fiume Secchia e non ha procurato danni alle persone, ad eccezione di qualche contuso.

La ragione dell'incidente è ancora da chiarire, ma siccome sono da escludere errori da parte degli operatori, restano sul campo le ipotesi di un cedimento strutturale dello scambio di uscita oppure del cedimento strutturale di un freno a disco che può aver fatto sviare il corrispondente asse, il quale poi, in corrispondenza del cuore dello scambio si è messi trasversalmente nel nastro dello svio le vetture che lo seguivano.

Ovviamente si tratta di due ipotesi tra le più plausibili, avvalorate anche dal fatto che in precedenza della confluenza sullo scambio di uscita molte traversine di cemento sono rimaste visibilmente segnate nella parte centrale della traversina, fatto questo abbastanza inusuale per uno svio tradizionale che invece normalmente lascia segnate le chiavarde di ancoraggio della rotaia.

Entrambe le ipotesi sono accreditate e riconducono ad una casistica di cedimento strutturale, argomento assai delicato per un'azienda come la nostra che della sicurezza di sistema deve necessariamente fare un punto di forza.

Per capirsi meglio, un conto è un disastro anche grave che può essere attribuito ad un "errore umano" (con tutti i distinguo e le ragioni che potrebbero averlo indotto) e un conto è affrontare una crisi dovuta ad un cedimento strutturale perché mette in discussione la sicurezza intrinseca del sistema ferroviario.

Per questa ragione sarebbe molto interessante sapere quali sviluppi hanno avuto gli accertamenti sul caso e le deduzioni che ne traggono i nostri dirigenti...



Incidente di Antignano

Oramai gli incidenti in ferrovia sembra che non impressionino più nessuno. Eppure quello di Antignano (Livorno) è il 3° consecutivo, negli ultimi tempi, di cui sia abbia notizia certa, senza contare la mancata collisione nella stazione di Pisa C.le del 28 aprile scorso.

Della ristrutturazione nelle Ferrovie tutti sanno tutto, i più l'accettano come ineluttabile ma fra questi non ci sono i ferrovieri, i quali hanno pagato già un prezzo troppo alto alla disorganizzazione di una azienda gestita ormai con metodi puramente ragionieristici e contabili. Ma sui binari corrono persone. E per permettere loro un servizio così importante costituzionalmente garantito c'è bisogno di mantenere in efficienza una rete dove, ad esempio, gli appalti non siano solo assegnati col massimo della trasparenza ma anche nel pieno rispetto delle norme di prevenzione e sicurezza, ove ogni cantiere risulti in regola con tutti i vincoli imposti dal dlgs 626/94 e 494/96 (Direttiva cantieri). L'incidente di Antignano, in cui una macchina operatrice di un cantiere dove si stavano effettuando dei lavori si è trovata improvvisamente di traverso ai binari stessi mentre sopraggiungeva l'intercity 544 diretto a Ventimiglia, ripropone il problema dei cantieri mobili, della loro protezione in linea e delle garanzie che i titolari degli stessi forniscono in tema di rispetto delle norme sulla sicurezza. A questo proposito poniamo alcuni interrogativi: dove si trovavano i responsabili della sicurezza del cantiere al momento in cui si è deciso che la macchina operatrice poteva muoversi

anche attraversando i binari? Con quale sistema è avvenuto il distanziamento dei treni in quel momento? A tal proposito, da notizie raccolte fra alcuni colleghi del movimento, pare che negli ultimi tempi si faccia ricorso alle semplici comunicazioni per radiotelefono, non registrate, per non perdere troppo tempo. E poi, la ristrutturazione a tutti i costi che pretende l'entrata in vigore della "Scheda treno" senza curarsi della giusta formazione alla quale i lavoratori hanno diritto per poter affrontare tale innovazione in tranquillità. E' il caso di dire: la sicurezza...sotto tutto. Se questa bomba innescata che comprende, tra gli altri, i lavoratori nei cantieri in Trenitalia spa sottoposti a condizioni di lavoro e di sicurezza d'altri tempi, i lavoratori dell'esercizio (macchinisti, personale viaggiante, capistazione) costretti a tirare ad operare con regole dubbie e fumose; se questa bomba salta, le responsabilità dell'incidente di Antignano saranno di tutti, viaggiatori compresi, ma non di chi da anni le denuncia, nel silenzio assoluto.

RLS Filippo Cufari



Antignano (LI), 11 giugno 2001

**LA TRAGEDIA
SFIORATA**



**IL DERAGLIAMENTO
SUL ROMITO**

