

IN PRIMA LINEA

Ci accusano di strumentalizzare gli incidenti, qualche volta per "fare notizia", qualche altra volta per addossare la responsabilità ai dirigenti FS rispetto alla ristrutturazione.

Non ci interessa qui contraddire tali affermazioni, né spiegarne o motivarne l'infondatezza. Il fatto stesso che esse provengano dalle FS (Tecnica Professionale) o dalla Filt ("303") è sufficiente. Evidentemente queste notizie danno loro molto fastidio. Con esse si comprende infatti la differenza tra la responsabilità sostanziale ed immediata del nostro lavoro, nel quale è vietato sbagliare (ma errare è umano) e quella dei funzionari e dei dirigenti "grandi e piccoli" che sulla carta hanno "responsabilità" enormi ma che, nei fatti, non sono mai perseguiti sul piano penale, civile o disciplinare (salvo che rubino e vengano scoperti).

Comprendiamo bene il loro fastidio, il loro disagio. Preferirebbero che non se ne parlasse nemmeno perché i nostri rischi quotidiani, i nostri sacrifici e, purtroppo, i nostri morti sono argomenti con cui questi dirigenti non vogliono confrontarsi perché su questo terreno le medie, la produttività, il costo del lavoro, ecc. vengono spazzati via da un dato inconfutabile: il rischio è solo nostro.

Per questi motivi parliamo dei disastri e continueremo a farlo incuranti delle strumentali critiche. È anche un modo per sollecitare tutti noi alla massima serietà e responsabilità per noi stessi, per le famiglie e per i viaggiatori; un modo per stimolare la consapevolezza del ruolo di ognuno all'interno del ciclo produttivo. Ruolo che non può essere svilito né sul piano professionale (riconoscimenti economici), né su quello morale e della dignità (contro la "circolare Moretti").

San Felice sul Panaro

Il giorno 12 marzo 1997 il treno diretto 2260 da Bologna a Verona si è visto pararsi davanti la sagoma del treno 6401 partito dalla stazione di San Felice.

Fortunatamente era giorno particolarmente assolato e i treni si sono trovati di fronte in rettilineo, sicché il treno 2260, che viaggiava alla velocità di 135 Km/h, ha potuto fermarsi in tempo senza entrare in collisione con il treno 6401 che si era già fermato, anche a seguito della tolta tensione richiesta dal DM della stazione.

Le cause di questa anomalia di esercizio sono ancora da accertare, anche se la ricostruzione fatta sulla

base della lettura della zona dei segnali di San Felice pare dimostri la responsabilità del macchinista del treno 6401 che sarebbe partito dalla stazione con il segnale disposto a via impedita.

La linea, com'è noto, è ancora a semplice binario nonostante che i progetti di raddoppio risalgano ormai a trenta anni orsono e i lavori iniziati siano stati da parecchio tempo abbandonati, il distanziamento dei treni avviene con il blocco elettrico, mentre il treno 6401 era condotto ad agente unico, aspetto, quest'ultimo, non certo trascurabile.

Il C.T. avrebbe quindi comandato la partenza del treno con il segnale

disposto a via impedita.

L'ipotesi non è affatto improbabile, anche perché la nostra esperienza di macchinisti dimostra che sono tanti i precedenti che sono capitati a molti di noi senza che succeda nulla perché il macchinista se n'è accorto in tempo o è stato richiamato all'attenzione dal secondo agente.

Sono molte le ragioni che possono facilitare questi episodi, ma le due principali consistono nell'abitudine di aprire il finestrino appena fermi, affidandosi poi al via dato dal CT, l'altra è dovuta all'affidamento alla tecnologia (es. R.S. ecc.) che porta il macchinista a guardare più alle strumentazioni di bordo che alla linea e questo atteggiamento diventa estremamente pericoloso quando si affrontano percorsi su linee esercite con diversi regimi.

Al di là delle valutazioni di merito sulle possibili cause di questo inconveniente, che per fortuna non ha avuto più gravi conseguenze, dal momento che la nebbia su quella linea non è certo un fenomeno eccezionale, ciò che vogliamo sottolineare è che immediatamente sul macchinista del treno 6401 si siano abbattuti gli effetti della circolare Moretti, con tanto di visite mediche, esami ed altri soprusi, mentre il C.T., che pure avrebbe indotto il macchinista a sbagliare, ha continuato a fare tranquillamente il proprio lavoro.

Non vogliamo certo augurarci analoghi soprusi per i C.T., ma evidenziare la diversità di valutazione delle responsabilità che si manifesta unicamente sugli aspetti repressivi.

Sembra di essere nella ferrovia di pulcinella dove tutti comandano o sono capi di qualcosa, ma a pagare restiamo sempre noi.

45.000 pasajeros afectados por el corte de la vía Madrid-Barcelona

El exceso de velocidad, posible causa del accidente del Talgo en Azuqueca

