

Stazioni, P. L e simili e quindi sottoponendo gli elementi di contatto "su ferro" a frequenti e continue sollecitazioni meccaniche.

E' ovvio quindi giungere a questa conclusione: ciò che era stato il fatto più importante per i responsabili FS, fu principalmente la conoscenza in dettaglio dell'idea originaria in sé, arricchita e dettagliata poi dall'esame di tutto quanto avevano avuto modo di esaminare, approfondire, studiare, modificare e "aggiornare" tramite "esperti" già a conoscenza dello sviluppo costante dell'elettronica!

Ciò che "potrebbe" meravigliare è proprio il fatto che in questa "folgorazione" di idee nate e conosciute da ben 47 anni sia stata trascurata o peggio ignorata del tutto (proprio per il problema P.L.), specie in questi tempi e ancor più nei prossimi, che vedono e vedranno il traffico stradale e ferroviario sempre più caotico e veloce. Questa particolare funzione protettiva, oltre che dalle numerose relazioni tecniche, era ed è ancora chiaramente dimostrata dal modello di locomotiva con un piccolo plastico dimostrativo, visibile al Museo della Scienza già citato (di cui allego una fotografia).

Fu proprio questa constatazione ad indurmi, dopo non poche riflessioni, a proporre alle F.N.M. l'esercizio l'eventuale specifico utilizzo di questo trovato (esclusivamente per P.L.) ovviamente utilizzando la tecnica più appropriata ed efficace del momento.

Come conseguenza, ho avuto il piacere della loro accettazione, espressami anche con una lettera della Direzione (n. 10812 del 15 Ottobre dello scorso anno), lettera estremamente gentile che ho molto apprezzato.

Aldo Carbone - Milano

Incidente di S. Margherita... un infortunio "banale" che distrugge la credibilità

Stavolta non ci sono errori umani, né semafori guasti, a spiegare il nuovo incidente ferroviario occorso ieri a Santa Margherita Ligure.

Un incidente che, se possibile, colpisce ancora più di quelli precedenti: come è possibile, ci si chiede, che un treno intercity diretto all'estero deragli a una velocità di 30 chilometri orari all'ingresso di una stazione assai frequentata?

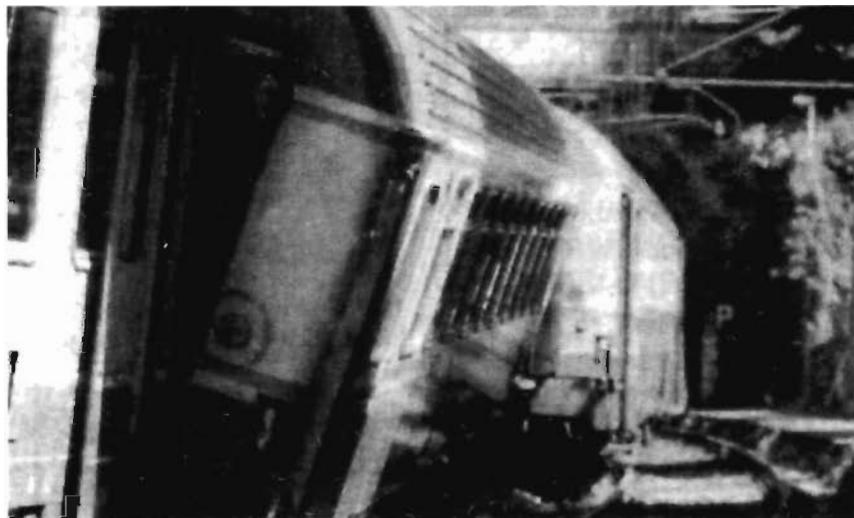
La risposta delle Ferrovie - sia pure non ancora ufficiale - sembra perfettamente in linea con l'intuizione più immediata e grossolana: in quel punto, come in altri punti della rete ligure, i binari sono ormai in uno stato pessimo e la linea potrebbe aver ceduto. Per dirla con i termini più tecnici usati dal

COMU, il sindacato dei macchinisti: potrebbe esserci stato un "cedimento strutturale della linea".

Ma se questo è - "cedimento strutturale della linea" - le FS devono fare attenzione perché stavolta si è toccato veramente il fondo. Forse non bastano più neanche i "piani di sicurezza", le manutenzioni straordinarie e le audizioni parlamentari fatte per tranquillizzare gli utenti. Ancora un incidente così banale e saranno gli stessi utenti a chiedersi se valga ancora la pena arrischiarsi a salire sul treno.

G.Sa.

... Non lo abbiamo scritto noi, ma "Il Sole 24 ore" del 15.4.98



Linea Bellinzona-Luino-Milano SUI BINARI UNA "POMPA" DA 1600 TONNELLATE

Per lavoratori e studenti, anche sulla linea ferroviaria Bellinzona-Luino-Milano la puntualità dei treni continuerà a essere un calvario. I ritardi non sono affatto destinati a scomparire. Potranno in qualche caso o modo ridursi; ma, così rimanendo le cose, finire mai.

Alle origini del crescente disservizio (e si spera solo di quello) ci sono inadeguata manutenzione delle linee e situazione idrogeologica sempre più precaria.

Il terreno argilloso mal sopporta il nuovo tipo di traffico commerciale. I nuovi convogli merci, veri e giganteschi bisonti d'acciaio, pesano almeno 1300 tonnellate, mediamente si aggirano sulle 1600 e arrivano persino a punte di 1900 tonnellate ciascuno. A ogni loro transito, i sobbalzi del binario "pompano" il terreno e producono infiltrazioni d'acqua. La massicciata cede ed ecco le rotture nelle rotaie. Tre soltanto la scorsa settimana tra Luino e Bellinzona. Cinque o

sei in un mese sulla linea intera. I problemi più grossi si registrano nelle zone di Marnago e Besozzo, ma non mancano in altri punti. E' così che si forma la catena di interruzioni di corse, rallentamenti di velocità, coincidenze sfasate, ritardi cronici.

Che cosa occorrerebbe fare per rimediare? Sollevare il binario, realizzare un isolamento organico e canalizzare le acque in cunette di scarico. Per le tasche e le prospettive aziendali FS, sicuramente una quisquillia, bazzecola, pinzillacchera. Soprattutto a giudicare dalla vicenda della bretella di Sesto Calende.

da "Il Corriere del Verbano" dell'11.2.98

Ringraziamo Maurizio Tolini per la segnalazione.