

# ANCORA UN

*Con troppa leggerezza i mass media hanno liquidato la morte del collega Francesco Palladino come una semplice fatalità. Noi crediamo che nessun dirigente FS e nessun responsabile governativo collocherebbe mai la propria scrivania sotto la curva di una strada statale, senza protezioni adeguate. Il treno invece passa da lì e nessuno se ne preoccupa. Questo incidente, purtroppo, rientra nella logica del "rischio calcolato". Ma, era anche calcolato male: la tragedia poteva avere dimensioni enormi perché il treno poteva anche deragliare e cadere in mare, con le conseguenze immaginabili.*

**di Carlo Pavone**

Con il povero collega Palladino deceduto nell'incidente di S. Vito Chetino del 21/10/02 sono ben 12 i macchinisti morti in servizio nei soli ultimi due anni! Questo dato agghiacciante deve far riflettere seriamente non solo la categoria, ma tutta l'opinione pubblica che ha a cuore la sicurezza nel trasporto ferroviario e la sicurezza del trasporto in genere.

L'intercity 776, la mattina del 21/10/02, investe un masso perso da un TIR che percorreva la statale adriatica che corre a ridosso della linea ferroviaria prima della stazione di S.Vito Chietino; il locomotore investe dal lato destro il masso finito sui binari, e viene spinto sulla sinistra strisciando un muraglione di contenimento composto da grosse pietre, le quali sfondano la cabina di guida e uccidono all'istante il collega Palladino. Se il treno si fosse invece adagiato sulla destra, sarebbe finito in mare, con le altre conseguenze che possiamo immaginare.

Senza nulla togliere ad una certa casualità di quanto successo la notte scorsa nell'incidente ferroviario di S. Vito, ci sono serie considerazioni da fare:

- se si fosse attuata la deviazione del traffico pesante dalla statale adriatica (che vede in lotta continuamente i comuni e i residenti lunga quella strada) l'incidente non sarebbe successo. La pericolosità della statale adriatica, tra Ortona e Casalbordino, è un fatto che non può essere disconosciuto. Pericolosità che si riflette non solo sulla incidenza che può avere con il tratto ferroviario che corre quasi parallelo (come purtroppo è avvenuto l'altra notte), ma che tocca il normale traffico che si svolge su quella strada: si viene sfiorati continuamente dai TIR stracarichi in ogni curva. Pare che il conducente del camion che ha perso il masso finito sui binari fosse uscito dal casello di Vasto Sud per immettersi sulla statale

## IL TRISTE ELENCO... si allunga

Francesco Palladino	21/10/02	S Vito Chetino
Saverio Nania	20/07/02	Rometta M.
Carmine Senatore	21/02/02	Chiasso
Salvatore Fortunato	21/02/02	Chiasso
Enio Mazzocchetti	14/09/01	Colle Isarco
Domenico Bianco	14/09/01	Colle Isarco
Filippo Nucera	29/12/00	Paola
Fabio Agostini	04/06/00	Solignano
Matteo Santilli	04/06/00	Solignano
Paolo Nigiotti	04/06/00	Solignano
Piero Rimonti	04/06/00	Solignano
Pietro Bertolucci	04/06/00	Solignano

al fine di risparmiare il pedaggio. La mancata deviazione del traffico pesante, ben conoscendo i pericoli che esso comporta, è indegno di un paese civile (e non stiamo a ricordare tutti gli incidenti già occorsi; adesso ignorare il problema ha del delittuoso). Probabilmente per un po' assisteremo ai soliti intenti da parte degli amministratori e dei responsabili per far fronte al problema; quante altre disgrazie occorreranno?

Sono oltre vent'anni che si sta lavorando al nuovo tratto ferroviario che corre quasi interamente in galleria ma che è pronto a metà; con la nuova tratta interamente attivata questo incredibile incidente non sarebbe successo; doveva essere tutto pronto da tempo ma sappiamo tutti come vanno le cose in Italia per quanto riguarda le opere di pubblica utilità; cos'altro deve succedere? Il mestiere del macchinista è un mestiere molto difficile; oltre alle normali (pesanti) incombenze che normalmente fanno parte del nostro mestiere, siamo anche soggetti ad incredibili fatalità (chiamiamole così) che arrivano dall'esterno, come l'incidente di S.Vito dell'altra notte. Mai come in questo ultimo accadimento urge una importante e seria riflessione sulla sicurezza del trasporto, non solo ferroviario; basta con gli alibi ipocriti delle "fatalità".



*Il punto dove è avvenuto l'incidente. Nella foto si notano gli interventi alla sede ferroviaria per il ripristino della circolazione. Sulla destra una scarpata che finisce in mare*

# MACCHINISTA

UN ALTRO COLLEGA HA PERSO LA VITA

di Antonio Cotoia - D.L. Foggia

*"... Rimarrà viva in tutti noi la figura slanciata di Franco e soprattutto la tranquillità che con il suo fare sereno e calmo infondeva in chi gli stava vicino ..."*

Poco prima dell'una del 21 ottobre 2002 il treno IC 776, Lecce Trieste, mentre procedeva tra le stazioni di Fossacesia e San Vito Lanciano, è stato investito da un grosso masso caduto dalla strada Statale 16 sovrastante la ferrovia, "perso" da un camion che lo trasportava.

Il masso ha colpito in pieno la locomotiva uccidendo sul colpo il Macchinista Francesco Palladino e ferendo gravemente il collega Michele Biancofiore, ambedue del Deposito Locomotive di Foggia e residenti a S. Giovanni Rotondo.

Francesco Palladino, di appena 43 anni, lascia la moglie e quattro figli in tenera età, mentre il collega di macchina Michele Biancofiore è ricoverato all'ospedale di Pescara in gravi condizioni.

Rimarrà viva in tutti noi la figura slanciata di Franco Palladino e soprattutto la tranquillità che con il suo fare sereno e calmo infondeva in chi gli stava vicino.

Ma la perdita di una giovane vita avvenuta durante il proprio lavoro, senza alcuna colpa, non può essere accettata e archiviata come disgrazia o fatalità. Almeno deve servire a impedire che simili tragedie possano ripetersi.

La Statale 16 e la ferrovia (su tracciati vecchi da oltre un secolo, quando il traffico su strada si svolgeva con i cavalli e i treni erano

pochi) in quel tratto corrono vicine, troppo vicine, tanto da potersi "influenzare" a vicenda, come purtroppo è accaduto in questo tragico evento.

Per evitare queste tragedie è innanzi tutto necessario utilizzare tutte le conoscenze tecniche per migliorare le strutture e proteggere i vettori di trasporto in modo che non possano danneggiarsi a vicenda in caso di inconveniente.

Il raddoppio della linea Foggia Pescara è iniziato da circa 30 anni e non è stato ancora completato. Il tratto di linea interessato dall'incidente è sul vecchio tracciato, mentre il nuovo tracciato, non ancora completato, funziona saltuariamen-



Francesco Palladino

te a un solo binario.

In questa drammatica circostanza non si possono individuare responsabilità dirette, ma certo è che se i lavori di raddoppio della linea ferroviaria fossero stati ultimati in tempi ragionevoli, come accade in tutti i paesi che a ragione si definiscono avanzati, con la nuova line questo tragico incidente non si sarebbe certamente verificato.



## CHIETI, MASSO CADE SU MOTRICE DEL TRENO: MUORE MACCHINISTA

Un carico eccessivo. Potrebbe essere questa la causa che ha determinato la notte fra domenica e lunedì l'incidente ferroviario avvenuto sulla linea adriatica fra San Vito Chietino e Fossacesia (Chieti). Un grosso masso, rotolato da un Tir in transito sulla sovrastante SS 16, ha inve-

stito la motrice dell'Intercity Lecce-Trieste, uccidendo sul colpo il macchinista, Francesco Palladino, e ferendo gravemente il collega, Michele Biancofiore. Sulla dinamica dell'incidente, che ha coinvolto anche quattro passeggeri, è in corso un'inchiesta della Procura della Re-

pubblica di Lanciano. Il locomotore, che trainava 11 vagoni con a bordo circa 550 persone, è stato protetto dalle pareti di una galleria, imboccata dopo l'impatto. Questo ha fatto sì che la motrice non uscisse dalla sede ferroviaria, in un tratto dove corre a picco sul mare. (ANSA)