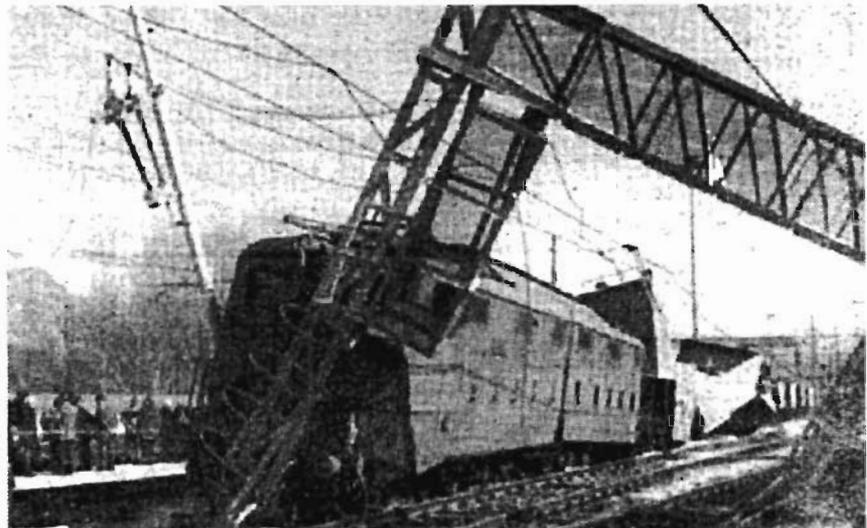


SULMONA

DERAGLIA IL TRENO

Muore il macchinista



Luigi è morto, lascia la moglie e due figli. L'ultima corsa l'ha iniziata alle 6.30 da Celano con il 77614 del 12 marzo; l'ha finita a Sulmona alle 11.15.

Poco prima si era regolarmente fermato a Bugnano per consentire il transito di un diretto per Roma. Poi, ripresa la corsa, ancora 8 Km per Sulmona, stazione di arrivo.

La tragedia si è consumata in pochi minuti. Prima di Sulmona è proprio Luigi che raggiunge il Capotreno nella cabina posteriore per avvertirlo del guasto. Tutti i disperati tentativi di attivare la frenatura sono vani.

Nel frattempo anche il personale della stazione, richiamato dai ripetuti e prolungati fischi, capisce cosa sta per accadere ma può solo assistere, sbigottito ed impotente, alla scena.

Il treno entra in stazione a velocità elevata. Senza nessun accenno di

rallentamento si istrada sul binario deviato, lo percorre fino in fondo, travolge il tronchino e continua la sua corsa fuori dai binari.

Il due macchinisti si lanciano dal treno per non finire schiacciati. Un attimo dopo lo schianto. Un traliccio del ponte della segnaletica e un parziale interrimento arrestano il treno.

Giuseppe Lostracco, l'altro Macchinista, si alza da terra sanguinante, è sotto choc. Il Capotreno, rimasto sul locomotore, è miracolosamente illeso. Per Luigi una disperata corsa all'ospedale.

Ha battuto la testa contro un bullone dell'armamento. Non c'è nulla da fare.

NAPOLI

Sicurezza e deregulation

Linea Caserta-Napoli - ad un treno viaggiatori, in partenza con M7 compare il codice 270 della ripetizione segnali e contemporaneamente un passaggio a livello a barriere aperte.

"Dulcis in fundo", la zona tachigrafica non marcava gli eventi (come da annotazione di avaria sui libri di bordo).

L'U.T.G. tace anche se un capo deposito istruttore, di scorta ad un treno viaggiatori, nello stesso tratto di linea, testimone di un analogo episodio, segnalato l'accaduto alla superiore sede.

È questa la sicurezza F.S.?

Linea Salerno-Cancello - Ordiano la marcia a vista ad un passaggio a livello. Il P.d.M. si rifiuta e, mentre gli altri "bravi" macchinisti effettuano l'ordine prescritto con M40, intervengono, i carabinieri e la Polfer. Il treno ripartiva con 160' di ritardo, dopo il ripristino delle normali condizioni dei P.L. Anche qui l'U.T.G. tace.

Questi episodi ci devono far riflettere. La sicurezza sta diventando un lontano ricordo nella FS Spa.

- la zona tachigrafica + l'unico elemento che tutela il P.d.M. di fronte al codice penale, pertanto si dovr+ rivedere la circolare inerente la utilizzazione ai treni dei rotabili con apparecchi registratori e indicatori di velocit+ guasti.

- la marcia a vista ai P.L. non va effettuata, perch+ in contrasto con la sicurezza dell'esercizio e con le norme del codice stradale (D.P.R. 285 del 30.4.1992) poich+ addossa la responsabilit+ penale solo al P.d.M.

La FS SpA tace curandosi solamente di firmare accordi a lei congeniali (vedi nuova ripartizione con i confederali) e nulla fa in termini di sicurezza e prevenzione.

Romano Nello

**PER LE FS NESSUN GUASTO:
è un "errore umano"**

Davvero ignobili le dichiarazioni che la stampa attribuisce alla società; la dinamica dell'incidente escluderebbe infatti proprio l'errore umano.

Ma le informazioni divulgate dalle FS (la motrice frenava. Il treno ondata va troppo veloce) se sono banali per noi, sono invece una precisa attribuzione di responsabilità ai macchinisti per l'opinione pubblica.

CONTRO QUESTE DICHIARAZIONI LE OO.SS. LOCALI HANNO PROCLAMATO 2 ORE DI SCIOPE-RO (dalle 10 alle 12 del 29 MARZO)!!