



TRENI AD ALTA VELOCITÀ?

18 Luglio
TRE BISACCE



Il treno deraglia: muore un macchinista

*“È stato un colpo di sole... si è trattato di slineamento” ma tutti noi sappiamo che si è trattato di mancata manutenzione e vigilanza. In questa circostanza muore dopo alcuni giorni il macchinista **CHIRONNA VITO** che viaggiava in vettura in quel treno.*

20 Agosto
REGGIO EMILIA

Scontro fra due treni: prognosi riservata per i due macchinisti che viaggiavano ad agente unico

*Un treno viaggiatori ed un treno merci si sono scontrati sulla linea secondaria Reggio Emilia - Sassuolo. nello scontro tremendo i macchinisti **ACHILLE MARINI** e **GIANCARLO ZANTI** sono stati ricoverati con prognosi riservata. Ignote per ora le cause. Una cosa certa: i due treni viaggiavano ad **AGENTE UNICO***



8 Agosto
VILLA S. GIOVANNI

Due Intercity si scontrano: un morto e feriti

Mentre stava entrando nella stazione di Villa S. Giovanni il Roma-Siracusa, viene fatto partire con un M7 il “Magna Grecia”. I due treni si scontrano negli scambi d'ingresso causando la morte di un giovane di 17 anni e alcuni feriti fra i quali il nostro collega.

8 Agosto
PISA

Un treno locale si scontra con un merci

Nell'ingresso della stazione di Pisa un treno viaggiatori proveniente dall'aeroporto si è scontrato con un treno merci proveniente da Livorno. Le cause dell'incidente sono dovute ad una errata interpretazione di un segnale che invece si riferiva alla linea dell'aeroporto. Il segnale era posto su un ponte di ben 12 segnali (a vela tonda e quadra) collocato in una curva stretta dove è difficile scorgere il proprio. Su questi segnali preso atto delle mancate risposte da parte dell'Ente, avevamo presentato un esposto alla magistratura. Le responsabilità sono quindi dell'Ente che dopo questo incidente si è convinta a modificare la segnaletica. Il treno locale è deragliato senza feriti in quanto i viaggiatori erano nelle vetture di coda.

22 Ottobre
FRATTAMAGGIORE



Verde - Verde e scambio a 30

Dopo aver trovato l'itinerario a via libera il treno 3419 della compagnia ALIFANA che viaggiava sulla linea F.S., alla velocità di 90 Km/h si è trovato di fronte uno scambio a 30 Km/h. Il treno si è ribaltato causando la morte di una giovane di 28 anni e il ferimento di molti viaggiatori fra i quali un nostro collega di Napoli che viaggiava in vettura. Le cause sono ormai certe e riguardano la mancata efficienza degli scambi per insufficiente manutenzione. Pare anche che una squadra di giovani operai stesse lavorando agli scambi. Questo discorso ci fa riflettere sulle tante professionalità perdute col prepensionamento... Ma ci fermiamo qui constatando che oggi dopo un Verde - Verde si può trovare uno scambio a 30. Che siano questi i frutti della ristrutturazione delle F.S.?



NO... AD ALTO RISCHIO!

22 Ottobre
BAGNOLI



Metrò tampona un merci - morto il macchinista vittima dell'“agente solo”

Sicuramente il macchinista ANTONIO LONI è stato vittima dell'“agente unico” o più correttamente come i colleghi di Napoli ci fanno sempre notare “dall'agente solo”. Infatti quando è avvenuto il tamponamento il capotreno RAFFAELE FIORENZI non era al suo fianco, ma a fare controlleria. La dinamica dell'incidente è la seguente.

Il nostro collega, dopo aver trovato un segnale rosso permissivo, è ripartito “a marcia a vista”. Più avanti ha effettuato una fermata per servizio viaggiatori ed è ripartito sempre a marcia a vista. Poco dopo però scorge il suo segnale che da rosso diventa giallo. Accelera allora la velocità (serie) forse pensando che, come spesso accade, tutto sia ritornato regolare e quando ha raggiunto la velocità di 40 Km/h si trova davanti la coda di un treno merci, deviato in quella linea, e condotto dai macchinisti Renato Zanavelli e Piergiorgio D'Alessandro. Il segnale infatti si era aperto per quel treno da tempo fermo e che con l'oscurità della prima sera il collega LONI non aveva visto. I frequenti guasti ai segnali permissivi forse hanno prodotto un allentamento nel rispetto rigido e totale della marcia a vista, ma soprattutto come ha dichiarato il maresciallo della Polfer che cura l'inchiesta “se ci fossero stati due macchinisti anziché uno l'incidente poteva essere evitato”.

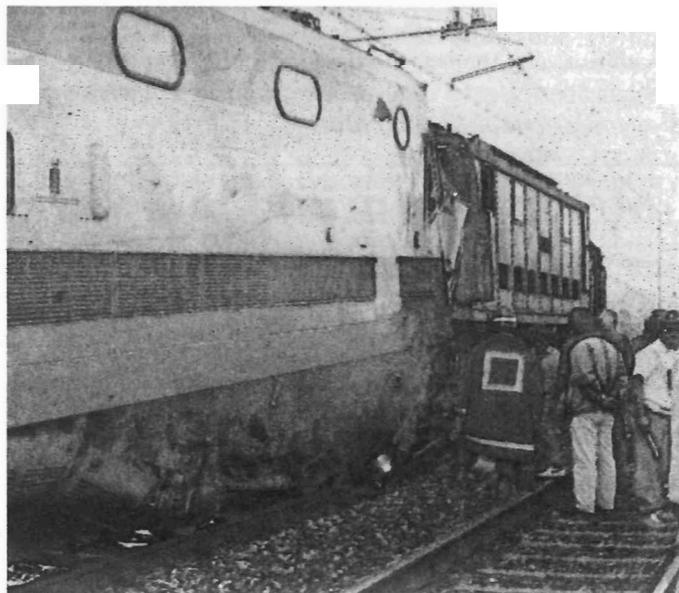
Il collega LONI era un macchinista preciso e capace ma come si vede ciò non basta: occorre il doppio macchinista!

No! All'agente solo

25 ottobre
VALLO DELLA LUCANIA
Intercity contro 626

Tutto sommato è andata meglio di come poteva andare... Il treno 560 Reggio Calabria - Roma transitando nella stazione di VALLO DI LUCANIA ha trovato sui binari un 626 utilizzato per le spinte che in quel momento stava passando dal 1° al 2° binario.

L'ottima visibilità e la lunga dirittura ha consentito ai colleghi (LUIGI FELICELLO e FERDIANDO CIRILLO) di dare la rapida e ripararsi nel corridoio. I colleghi del 626 (VITA e VIGORITO) si sono abbassati e sono rimasti seriamente feriti (VITALE ne avrà per 40 giorni) e per estrarli dal locomotore è stata necessaria la fiamma ossidrica. Nella frenata rapida o nell'urto la locomotiva 444 dell'intercity si è staccata dal treno. Le cause dell'incidente non sono note. La manovra del 626 era stata regolarmente autorizzata ed i segnali dell'intercity erano a via libera.



16 ottobre
MANTOVA

La (in) sicurezza di quei P.L.

La mattina del 16 ottobre scorso un incidente ferroviario è costato la vita al collega Giovanni Mischi di Alpo di Villafranca (MN).

Accanto a lui c'era Diego Zanella, di Rovereto, che ha riportato fratture e ferite per una prognosi di oltre sessanta giorni. Fortunatamente meno gravi le condizioni degli altri venti feriti, fra cui il capotreno e altro personale delle ferrovie, ma certamente il bilancio sarebbe stato molto più pesante se il treno quel giorno fosse stato effettuato con le due automotrici previste, invece che con materiale ordinario.

Lo scontro è avvenuto su un passaggio a livello automa-



tico vicino a Mantova. Un autoarticolato che trasportava un tubo di 25 metri ed oltre 50 tonnellate di peso è rimasto incastrato sul dosso del P.L. poco prima dell'arrivo del treno. Il tempo di frenare prima dell'impatto è stato scarsissimo, perché una curva limita la visibilità in quel punto, e non è praticamente servito il tentativo da parte della polizia stradale di scorta, di fermare il treno correndogli incontro a piedi.

Forse potrà essere chiarito qualche dettaglio in più sulle responsabilità, ma a noi sembra chiaro che la morte del nostro collega è legata alla presenza di questi congegni che sono i passaggi a livello automatici senza segnale di protezione proprio dal lato ferrovia. Probabilmente, quando furono installati, sarà stato fatto conto sulla quasi totale affidabilità del meccanismo, ma sappiamo bene che il suo funzionamento comporta solo l'abbassamento delle barre, non la garanzia della linea sgombra, come purtroppo si è visto in questo caso.

4 novembre

INCIDENTE NELLA PADOVA-VENEZIA

Due automobilisti troppo frettolosi passano mentre le sbarre del passaggio a livello di VETREGO stanno abbassandosi. Si scontrano frontalmente e anziché rimuovere le proprie vetture si mettono a litigare per le colpe. Arriva poco dopo il 2074 (Venezia-Milano) condotto dal macchinista Carlo Tonetto e ci sbatte addosso. Mentre questo treno si stava fermando è sopraggiunto in direzione opposta il Lecce-Venezia condotto dal collega Domenghini che finiva l'opera di macellazione delle macchine.

6 novembre

CREMONA - FIDENZA

AUTOCARRO IN MEZZO AL P.L.

Il CO.M.U. comp.le di Milano, rileva che ancora una volta le condizioni precarie di sicurezza in cui ormai si svolge il servizio ferroviario, hanno portato ad un inconveniente che solo per fortunate coincidenze non si è trasformato in un nuovo disastro ferroviario.

Un autocarro è rimasto bloccato per circa 2 ore sul P.L. in oggetto, a causa del dislivello tra la sede ferroviaria e quella stradale, ostruendo completamente la linea. Solo il pronto intervento del sorvegliante di detto P.L. e la coincidenza che in quel momento non sopraggiungevano convogli, ha permesso di bloccare la circolazione ed evitare un disastro ferroviario.

A seguito di ciò, il CO.M.U. pretende un intervento immediato al fine di istituire apposite fermate, adeguatamente regolate, in prossimità di questi passaggi a livelli, per consentire al personale di condotta dei treni di accertare che la linea sia sgombra, per poter poi proseguire la corsa con la dovuta sicurezza.

Tutto ciò in attesa di un rapido intervento strutturale che ripristini le condizioni ideali di esercizio e sicurezza.

In assenza di riscontri positivi il CO.M.U. chiederà ai macchinisti di adottare, su tale linea, il regime della marcia a vista.

**I MACCHINISTI CHE SONO
A CONOSCENZA DI FATTI O COSE
CHE HANNO CAUSATO PERICOLO
PER LA SICUREZZA DEL TRENO
SONO PREGATI DI SEGNALARCELO**

Melun (Francia): 16 morti

adesso i francesi chiedono più sicurezza alla SCNP

La foto si commenta da sola. 16 morti e 57 feriti sono il bilancio provvisorio dell'incidente di Melun, avvenuto tra il treno Nizza-Parigi ed un merci proveniente dalla direzione opposta, il 17 ottobre scorso. Pare evidente che il merci ha superato il doppio segnale rosso (che corrisponde più o meno ai nostri segnali non permissivi) che proteggeva l'intersezione tra i binari, ed i treni si sono scontrati quasi frontalmente, ad una velocità di 60 Km/h per i viaggiatori e di circa 70 Km/h per il merci.

Più difficile capire perché il macchinista del merci, che è morto sul colpo, abbia superato il segnale a quella velocità, dato che i segnali sono risultati regolarmente funzionanti dopo l'incidente e che un improvviso cambio di itinerario non avrebbe portato i treni a scontrarsi in quel punto ed a quella velocità, probabilmente.

I giornali non dicono da quanto tempo stesse lavorando il macchinista del merci, elemento importante visto che l'incidente è avvenuto alle 6-27 del mattino. Ma le ipotesi possibili sembrano solamente di malore o distrazione del macchinista che viaggiava ad agente unico, oppure di problemi ai freni, meno verosimilmente.

I giornali francesi si chiedono se le SCNF abbiano lavorato sufficientemente per la sicurezza su tutte le linee, o se invece non sia successo che, per portare avanti il programma dell'alta velocità, siano stati trascurati gli investimenti per la sicurezza dei treni più ordinari, non estendendo l'installazione di sistemi che garantissero maggiormente il rispetto dei segnali. Certamente il nodo di Melun, pur essendo attraversato da oltre 1200 treni al giorno, lavorava con tecnologia arretrata e pare che solo 200 macchine su 2200 siano equipaggiate coi dispositivi di sicurezza.

E il doppio agente?

