



Sicurezza e responsabilità

## Passaggi a livello a rischio

di G.S.

Tre incidenti nel giro di 20 giorni sono veramente troppi.

Sono accaduti con una successione allucinante nel solo compartimento di Bologna.

Un morto, miliardi di danni, blocco della circolazione per giorni, sono il bilancio complessivo di questa vera ecatombe che riporta drammaticamente all'ordine del giorno l'estrema pericolosità dei Passaggi a Livello.

Una pericolosità resa ancor più evidente per effetto della velocizzazione delle linee e dall'aumento del traffico sia ferroviario che stradale.

Ma veniamo ai fatti:

il giorno 23 febbraio un camion della nettezza urbana, per ragioni ancora ignote, rimane intrappolato tra le sbarre chiuse di un P.L., nei pressi della stazione di Savignano, mentre sopraggiungeva il treno navetta 2906 proveniente da Rimini e diretto a Bologna. Il camion veniva investito in pieno mentre l'autista era ancora in cabina di guida, non essendo riuscito a rompere la barriera o ad uscire dall'abitacolo.

La violenza dell'impatto spezzava in due il camion scalzando fuori dall'abitacolo il conducente. Morirà poco dopo in ospedale.

Il P.D.M. del treno, appena scorto l'ostacolo, azionava la frenatura rapida e, cosciente del rischio inevitabile, si rifugiava nel corridoio della locomotiva evitando le possibili gravi conseguenze, viste le condizioni della cabina di guida dopo l'incidente.

Dopo l'impatto, il treno deragliava proseguendo la propria marcia per un centinaio di metri invadendo la sede del binario attiguo.

La tragedia poteva avere sicuramente conseguenze anche più gravi se lo scontro fosse avvenuto con la semipilota anziché con il locomotore, oppure se al momento dell'incidente fosse sopraggiunto un altro treno in senso opposto.

Il fatto più sorprendente di questa vicenda è che il P.L. incriminato doveva essere soppresso dopo l'entrata in funzione del cavalcavia all'uopo costruito.

L'opera già ultimata non è stata però omologata a causa dell'eccessiva pendenza del tracciato che immetterà sulla via Emilia.

Miliardi della collettività spesi a vuoto per colpa della approssimativa coordina-

zione tra gli enti interessati alla progettazione e realizzazione.

Un esempio classico delle inefficienze che bloccano da sempre lo sviluppo nel nostro Paese.

Non passa neppure una settimana che si aggiunge il secondo incidente.

Il Treno 2217, proveniente da Milano e diretto a Bologna, nei pressi della stazione di Samoggia, si scontra con una gru sporgente da un camion fermo ad un P.L. chiuso.

La parte superiore sporgente, infatti, aveva invaso la sede ferroviaria mentre sopraggiungeva il treno rendendo lo scontro inevitabile.

Fortunatamente in questo caso l'incidente si è concluso solo con danni alle cose.

Il giorno 14 marzo è di scena la linea Rimini-Ravenna.

Nei pressi della stazione di Viserba, un autoarticolato con un trasporto eccezionale rimaneva incagliato sull'ennesimo P.L. mentre si abbassavano le sbarre.

Stava infatti sopraggiungendo un treno merci, il quale, trovandosi di fronte l'inaspettato ostacolo non poteva evitare l'impatto.

Il P.D.M. dopo avere azionato la frenatura rapida trovava riparo nel corridoio della locomotiva mentre il conducente dell'autoarticolato, resosi conto dell'impos-



sibilità di evitare il pericolo d'incidente, riusciva ad uscire dalla cabina di guida evitando guai maggiori.

Anche in questo caso il bilancio si chiude con danni alle cose, senza coinvolgere le persone. Ma ci si può affidare continuamente alla buona sorte?

Questi fatti sono la tragica conferma dell'inadeguatezza delle infrastrutture ad affrontare i vecchi ed i nuovi problemi del trasporto.

I Passaggi a Livello sono anacronistici rispetto alle moderne esigenze di mobilità, ma ancor di più lo sono rispetto a qualsiasi progetto di sviluppo quantitativo e qualitativo del trasporto ferroviario.

Lentezze e inefficienze ci dimostrano, però, che il problema non è stato ancora inquadrato nella giusta dimensione da parte di Ente F.S., Ministro dei Lavori Pubblici, Anas ed Enti Locali, i quali continuano ancora a palleggiarsi competenze e responsabilità.....**ALLA FACCIA DELLA SICUREZZA.**

## L'INCIDENTE DI TROFARELLO

Il locale 4085 effettuato con Ale 724 condotto dai colleghi Franco Porta e Pietro Buffa parte dalla Stazione di Torino PN. alle 18.26 giungendo a Trofarello alle 18.36.

Viene ricevuto sul binario 4, dove effettua precedenza con IC 613 che transita sul binario 2. Riparte alle 18.42, effettua uscita a 30 km/h, e sugli scambi di uscita, va ad impattare con un badone proveniente dalla limitrofa stazione di Cambiano SANTHENA, sulla linea ROMA-GENOVA.

Il badone era partito da Cambiano con l'ordine di arrestarsi al segnale di protezione di Trofarello, dove avrebbe dovuto ricevere istruzioni.

Al comando del badone vi era un operaio della ditta Valditerra di Novi Ligure, proprietaria del badone.

La sera del 8/2/90 gravava sulla zona una fitta nebbia. Il guidatore del badone, alla ricerca del telefono, non si arrestava al segnale e proseguendo impegnava l'itinerario di partenza del locale, che nel frattempo si era già mosso dalla stazione di Trofarello.

Vorremmo farvi presente che chi autorizza servizi e relativi spostamenti a persone non del P.D.M., dovrebbe essere denunciato alla magistratura perchè mette a repentaglio la sicurezza dell'esercizio e la vita di altre persone.

La stampa riporta il nome di tre Macchinisti, dalle notizie inviategli dall'Ente, mentre in realtà i macchinisti erano solo due, i colleghi sopra citati.

FERRARIS LORENZO - ALESSANDRIA