

PROGETTO QUALITÀ: UN

Da un editoriale della Tecnica Professionale: "I risultati raggiunti nel campo della sicurezza (...) fanno del treno il mezzo di trasporto di gran lunga più sicuro. Le probabilità di subire un incidente mortale in Italia è di circa 350 volte inferiore viaggiando su rotaia che su strada. Sono risultati importanti che non devono, però, indurre ad abbassare la guardia(...). Al contrario il naturale accrescersi della sensibilità nei confronti della sicurezza costringe ad affrontare e risolvere aspetti che, nel passato, venivano considerati facenti parte dell'immutabile e imprescindibilmente legati all'essenza stessa dello spostamento..."

Ben detto! Siamo perfettamente d'accordo, ma la politica praticata in questi anni dal Top-Management della Spa FS smentisce clamorosamente queste buone intenzioni, perchè in nome del bilancio (o della poltrona?) c'è stata una caduta verticale della sicurezza.

Ma questi dirigenti non sono riusciti nemmeno a risanare il bilancio; nonostante i 100.000 posti di lavoro in meno, costati al Paese qualche decina di migliaia di miliardi in pensionamenti anticipati, si presenteranno con un aumento del passivo, fino a 1700 miliardi. Passivo che addebitano in maniera arbitraria a fantomatici aumenti del costo del lavoro. I fatti dicono invece che non hanno realizzato alcun rilancio delle ferrovie sul mercato del trasporto, dove le F.S. continuano a svolgere una funzione del tutto marginale. Intanto si sopperisce alle carenze di personale con prestazioni straordinarie che arrivano a situazioni assolutamente insopportabili. I livelli di manutenzione hanno subito un crollo preoccupante, per non parlare, poi, delle ditte appaltatrici che svolgono i servizi esternalizzati dalle FS, dove regole e garanzie di sicurezza sono considerate un accessorio. Questo è il quadro che si registra proprio quando si aprono i cantieri per la costruzione dell'Alta Velocità.

Crediamo che, per queste ragioni e per i fatti che sotto riportiamo, da parte dei Sindacati e da parte del Ministro dei Trasporti sia giunto il momento di chiedere il conto a questi Dirigenti per le loro responsabilità e per i guasti che vanno producendo e che potranno ancora produrre a causa dei loro "piani di ristrutturazione".

GRIGNANO 17 luglio 1996 ore 5.30. Il treno merci 73405 tampona un altro treno merci fermo al segnale di protezione (con carattere di permissività) della stazione impresenziata di Grignano.

Muiono due macchinisti.

Le inchieste disposte dall'Autorità Giudiziaria, dal Ministero dei Trasporti e dalla Spa FS non hanno ancora stabilito le responsabilità, anche se la Società, già dalle prime dichiarazioni, tende ad accreditare l'errore al macchinista per non aver adottato le misure regolamentari previste per questo caso specifico.

RUBIERA 24 luglio 1996 ore 22.26. Il treno 50209, percorrendo il tratto di linea senza alcuna particolare restrizione, investe un gruppo di operai intenti ad eseguire opere di risanamento del binario.

Restano senza vita tre operai della ditta olandese "Strukton" che aveva subappaltato i lavori ad altre piccole ditte italiane, la stessa che il 3 maggio scorso rimase coinvolta per il ferimento di cinque operai a causa del deragliamento di un carrello nella stazione di Modena.

La rabbia dei colleghi di lavoro: "siamo considerati carne da macello. Le imprese stipulano assicurazioni anche sulla nostra morte. Si comincia a lavorare anche due, tre ore prima dell'inizio dell'interruzione delle linee. Non serve lamentarsi dei turni massacranti o dei rischi, perché ti dicono 'o fai così o te ne vai'".

Le penalità sui ritardi e i premi per la consegna delle opere spingono le imprese al superfruttamento e all'abbandono di ogni precauzione sul fronte della sicurezza.

In questo caso, poi, sembra che l'impresa fosse già stata oggetto di denunce per il sistema che aveva adotta-



Crema: la mercedes della vittima

to, cioè quello di iniziare i lavori prima del tempo.

Coloro che erano a conoscenza di questo fatto avrebbero dovuto sicuramente intervenire.

BOLZANO 27 luglio 1996 ore 6.40. Durante una manovra ad un treno internazionale quattro vetture partono senza controllo dalla stazione di Bolzano.

Le vetture che erano instradate sulla piena linea vengono fatte deviare verso un binario morto della stazione successiva.

Le vetture erano vuote, quindi, non è registrato alcun problema alle persone.

CREMA 31 luglio 1996 ore 13.25. Sulla linea Bergamo-Cremona un agente immobiliare viene investito da un treno

di mezzi leggeri mentre attraversava un P.L. rimasto aperto per un guasto alla centralina di comando.

Al vaglio delle indagini giudiziarie c'è il funzionamento del segnale che proteggeva questo P.L., intanto però sono indagati per omicidio colposo anche il Macchinista ed il Capo Stazione.

Intanto il Sindaco denuncia: "(...) abbiamo appena sottoscritto un accordo con le FS per eliminare, mediante sottopassaggi, tutti e 5 i P.L. che soffocano Crema e la tagliano in due. Tra sette, otto mesi inizieranno i lavori che costeranno circa 16 miliardi che tireremo fuori noi, perché le ferrovie di soldi non ne hanno"...

Troppo tardi. Forse bastava guardarsi un po' intorno per capire che il traffico



DISASTRO A SETTIMANA

Militecento passeggeri inferociti "prigionieri" delle ferrovie, i convogli tra Nord e Sud accumulano enormi ritardi

L'Intercity delle vacanze infernali

Il Milano-Napoli deraglia a Pomezia: cinque ore di blocco, Termini nel caos

sia stradale che lato ferrovia non è più lo stesso e andavano adottati provvedimenti più efficaci di qualche congegno elettronico, molto spesso soggetto a guasti. Ma forse si continuerà a parlare di errore umano.

POMEZIA 4 agosto 1996 ore 16,32. Nei pressi della stazione di Santa Palomba, a causa di un cedimento della meccanica, il carrello della locomotiva provoca il deragliamento del treno 545.

Il fatto si conclude senza feriti e sarebbe rimasto uno dei tanti se il treno interessato non fosse stato pieno di persone che dovevano raggiungere le località di villeggiatura e se il blocco della circolazione (circa 5 ore) non avesse inferocito i viaggiatori della tratta Roma-Napoli che, per tutto il pomeriggio, si sono visti assoggettati a ritardi impossibili e a trasbordi improbabili con autopullman.

Chissà se al rientro delle vacanze quegli stessi viaggiatori si saranno serviti del treno?

BOLOGNA S.R. 20 agosto 1996 ore 2,50. Il treno internazionale 312, ricevuto sul 4 binario della stazione di Bologna S.R. per un guasto, deve essere immesso sul binario illegale. Dopo uno scambio di moduli (M40 DCO) il treno riparte con il segnale disposto a via impedita.

L'itinerario era però predisposto per il tronchino e il treno, che aveva già preso velocità, vi è andato a sbattere.

L'incidente non ha causato feriti,

anche se i respingenti della prima carrozza hanno sfondato i vetri posteriori della locomotiva.

Sull'incidente, forse anche favorito dello stress a cui viene assoggettato il personale nel periodo estivo, la Spa FS, preoccupata di minimizzare il fatto, ha fornito motivazioni ufficiali sulla dinamica dell'incidente che hanno dell'inverosimile.

LECCO 29 agosto 1996 ore 4,55. Nei pressi della stazione di Olcio al Serio il treno postale 29552 che stava percorrendo la linea Sondrio-Milano è deragliato per l'impatto con una frana di sassi e fango scivolata giù dalla montagna dopo un nubifragio che aveva interessato la zona del Lecchese.

I due macchinisti sono rimasti contusi.

La linea, a binario unico, è rimasta a lungo interrotta e si è dovuto praticare il trasbordo dei viaggiatori tra Colico e Lecco.

CATTOLICA 29 agosto 1996 ore 5,30. Il treno 55551, partito dalla stazione di Bologna S.D., giunto sugli scambi di uscita della stazione di Cattolica si blocca a causa del deragliamento di due carri, che vanno ad occupare la sede del binario attiguo, rendendo necessaria l'interruzione della circolazione per circa 5 ore.

La probabile rottura della balestra del primo carro deragliato è stata all'origine dell'incidente.

L'inchiesta dovrà spiegarne le ragioni, ma dubitiamo sul fatto che qualcuno



La frana di Lecco

attribuirà le responsabilità ai tempi e ai modi con cui viene fatta la manutenzione. Un lavoratore colpevole di "errore umano" lo troveranno di certo.

CAVA MANARA 4 settembre 1996 ore 15,30. Il treno internazionale 345, diretto a Nizza, giunto nella stazione di Cava Manara riceve un M7 e viene licenziato dal D.M. con segnale disposto a via impedita.

Il Macchinista, partito con marcia a vista, controllava il regolare istradamento, ma superato lo scambio di uscita con la locomotiva e le prime quattro vetture, avveniva il deragliamento della quinta che finiva addosso alla locomotiva di manovra che stava percorrendo il binario di corsa pari.

Lo scambio che immette sul binario di destra, incontrato di punta dal treno, era evidentemente rimasto anormalmente alimentato e si è improvvisamente girato proprio mentre la quinta vettura stava per superarlo, provocandone lo svio.

Per effetto della bassa velocità del treno, la vicenda si è conclusa senza nulla di grave alle persone, ma ingenti sono stati i danni al materiale senza contare la prolungata interruzione della linea ferroviaria.

PORTO CERESIO 5 settembre 1996 ore 6,30. Durante una manovra per la formazione di un treno viene abbattuto un tronchino e il materiale fuoriuscito dai binari impegna la sagoma limite della linea a binario unico che collega Porto Ceresio a Varese.

La circolazione è stata interrotta per lungo tempo, con gravi disagi per i viaggiatori.



Bologna S. R. - La locomotiva del treno 312