

CONOSCERE

STAMPATO IN PROPRIO PER
DIFFUSIONE INTERNA

Redazione
A. Caputo
A. Senna
D. Masiello
F. Rizzo
S. Ianni

E-mail: s.ianni@trenitalia.it

MUOVERSI E DISCUTERE
NELL'ITP DI MILANO

IL CASO

Si sono verificati ultimamente, a pochi giorni di distanza tra loro, due incresciosi incidenti a materiali ETR 500 in manovra, che ne hanno provocato lo spezzamento degli organi di aggancio.

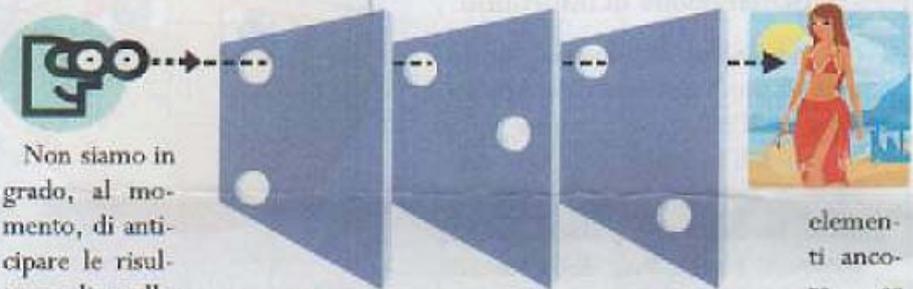
I due episodi hanno avuto luogo in maniera del tutto analoga: lo spezzamento è avvenuto, infatti, appena avviato il treno, a bassissima velocità, e, come lo stesso PdC ammette, avendo dimenticato, durante il cambio del banco di manovra, la piastra di inserzione del SSB della loco di coda attiva; il caso vuole, inoltre, che in entrambi i casi sia stato coinvolto personale del nostro impianto.

Com'è noto, il SSB inserito su una loco, anche se impresenziata come nei casi in oggetto, prevede la protezione, da parte del CMT, contro i movimenti indebiti del treno: detto in parole povere, appena il convoglio si muove, il CMT apre un buco di notevoli dimensioni nella condotta generale e ne provoca la frenatura immediata.

Questo avviene, però, mentre la loco di testa è ancora in trazione e alimenta ancora, attraverso il rubinetto Wabco, la condotta generale. Ne consegue un sistema di forze di verso opposto applicate ai tenditori che, seppur non sufficiente forse a provocarne la rottura, essendo con-

comitante con altri fattori più imponderabili, giunge, di fatto, a provocare lo spezzamento del treno.

Alcuni colleghi, a questo punto, potrebbero testimoniare di altre occasioni in cui una dimenticanza analoga non ha avuto altro esito che una brusca frenata, senza altre conseguenze. Ne siamo coscienti, ed è questo il motivo per cui abbiamo parlato, prima, di altri fattori imponderabili: per fare un'analogia, è come se dovessimo guardare qualcuno attraverso una serie di schermi, ognuno dei quali ha qualche buco in posizione diversa. Per vedere l'oggetto, occorre che tutti gli schermi abbiano i buchi allineati con il nostro occhio, altrimenti non vedremo nulla. Alla stessa maniera, perché accada un caso simile, si devono "allineare" senza dubbio una serie di elementi.



Non siamo in grado, al momento, di anticipare le risultanze di quello

che sarà, senza dubbio, il lavoro accurato di chi su tutto questo sta indagando, per cui non sappiamo ancora quali e quanti siano questi altri fattori.

Ora, non è nello stile di questo giornale puntare il dito contro qualcuno per i fatti che raccontiamo, né è il compito che ci siamo prefisso. Ciò che questa rubrica riporta serve solo per mettere in luce, all'occorrenza, modi di comportamento non ortodossi e per richiamare l'attenzione su quelli corretti.

Lontani quindi dal voler fare un atto di accusa contro i colleghi che loro malgrado sono stati i protagonisti del caso in oggetto, dobbiamo però, riconoscere onestamente che il fattore innescante, quello senza cui molto probabilmente non saremmo qui a discutere di questo caso è, purtroppo, la dimenticanza della piastra del SSB inserita.

Qui, naturalmente, non è neanche il caso di ricordare quali siano le operazioni per il cambio della cabina di guida: diamo per certo che ogni macchinista ne abbia perfetta cognizione, e che nessuno lascerebbe il SSB intenzionalmente inserito, per cui riteniamo che non si tratti di un problema di conoscenza delle norme o della loro voluta inosservanza.

La questione che ci interessa è invece un'altra ed è più generale: nello svolgimento delle mansioni di nostra competenza dobbiamo assolutamente evitare di farci guidare da altri fattori che non siano la concentrazione, la professionalità e le capacità acquisite con lo studio e con l'esperienza, perché ne va della nostra e dell'altrui incolumità. La fretta, la distrazione, le diatribe con altre figure professionali, una certa leggerezza ed altri

pure non sono del tutto eliminabili, non devono comunque divenire preponderanti. Quando siamo in macchina, per così dire, occorre smettere gli abiti civili e vestire i panni del ferroviere il prima possibile e per tutto il tempo necessario.

Ricordiamo, infine che in seguito a quanto è accaduto è stato disposto che la maniglia di inserzione del SSB debba, analogamente alla chiave nera di banco, essere unica per entrambe le locomotive. La seconda sarà tolta d'opera, dovrà essere custodita insieme con le altre chiavi ed essere utilizzata solo in caso di smarrimento o rottura della prima. Per evitare di ripetersi di simili fatti, è fondamentale, naturalmente, che l'inserzione del SSB sia fatta utilizzando esclusivamente tale maniglia, evitando il ricorso a chiavi o attrezzi non destinati a quest'uso.