

FERROVIE: LA SICUREZZA SUONA L'ALLARME

In pochi giorni sono accaduti 4 incidenti ferroviari potenzialmente gravissimi e per ognuno di questi bastava poco affinché le conseguenze divenissero drammatiche.

- **Sabato 7**, alle h. 6 un treno di RTC (Rail Traction Company Spa) proveniente dal Brennero e diretto a Verona con merci pericolose deraglia nei pressi della stazione di Fortezza (Bz). Solo 2 anni e mezzo prima, il 6 giugno 2012 un treno sempre di RTC era deragliato a Bressanone causando una devastazione che solo per miracolo non causò vittime!
- **Venerdì 13**, sulla linea Pisa-Lucca, un locomotore isolato (656) di un treno merci investe un Tir su un passaggio a livello. Se l'investimento avesse coinvolto un treno di mezzi "leggeri" largamente utilizzati su quella linea per il trasporto viaggiatori, le conseguenze sarebbero state drammatiche. Solo pochi giorni prima, sulla linea Lucca-Aulla, si era sviluppato un incendio sul treno 6986: il macchinista e il capotreno intossicati e ricoverati nel tentativo di intervenire. Se il treno si fosse trovato in una delle tante gallerie lunghe e senza vie di fuga, il fumo non avrebbe dato scampo a ferrovieri e viaggiatori!
- **Lunedì 16**, alle 12.30, un treno regionale Parma – Bologna si è scontrato con alcuni vagoni merci (carri pianale) piombati addosso al regionale e provenienti dal raccordo privato del Terminal Rubiera, causando lo svio della vettura pilota e della adiacente carrozza. Fortissimo l'impatto, dieci viaggiatori feriti. Soltanto delle circostanze fortunate non hanno trasformato l'incidente in una tragedia.
- **Martedì 17**, alle 18.10, nella galleria di Malborghetto, lunga 8 km, sulla linea Udine-Tarvisio incendio sul locomotore di un treno merci che trasportava cisterne di sostanze chimiche non infiammabili, ma tossiche per l'ambiente. La galleria è stata invasa dal fumo, mentre i vigili del fuoco hanno dovuto raggiungere il treno a piedi! Ancora una volta, solo circostanze fortunate hanno scongiurato la tragedia.

Questo stringente elenco basta da solo a descrivere la gravità della situazione.

Ebbene, a fronte di ciò, assistiamo non soltanto al taglio del personale e all'incremento dei ritmi di lavoro, ma anche a provvedimenti organizzativi che **peggiorano la sicurezza**. E' il caso del sovraccarico di incombenze sul Macchinista, del demansionamento del Capotreno con l'eliminazione dei doppi controlli e dell'introduzione dell'"Uomo Morto". Quest'ultima, è l'apparecchiatura di "*(in)sicurezza*" utilizzata dal macchinista del treno viaggiatori che a Crevalcore, il 7 gennaio 2005, non ha visto il segnale rosso e si è scontrato con un treno merci 17 morti. Un errore pagato con la morte: nessuno però ha indagato per capire quanto **l'apparecchiatura "Uomo Morto" con il suo potere distraente scientificamente dimostrato**, sia stata determinante in quell'errore. Una bibliografia internazionale sostiene univocamente l'inutilità di tale apparecchiatura (definita "vigilante" con una scandalosa ipocrisia) ed anzi ne evidenzia gli effetti negativi; essa è scollegata da ogni condizione di "via libera" della linea ferroviaria, ma impone al Macchinista una operazione di riconoscimento ripetuta (pulsante pedale, ecc.) che, appunto, lo distrae dai controlli che deve eseguire durante la marcia. A fronte di queste inconfutabili argomentazioni, l'introduzione dell'"uomo morto" (abbandonata dopo la tragedia di Crevalcore), trova spiegazioni solo con il fatto che "*ce lo chiede l'Europa*"; un'Europa da cui, evidentemente, riusciamo a copiare solo il peggio, senza riuscire nemmeno ad obiettare fatti evidenti.

Anche su questi aspetti, che poi sono strettamente legati alla sicurezza dei ferrovieri, dei viaggiatori e dei cittadini, abbiamo proclamato uno Sciopero Nazionale dalle 21,00 del 14 marzo alle 21,00 del 15 marzo 2015