

«Sui treni Sud-Est serve l'uomo in più in cabina»

I sindacati: sono troppi due incidenti in tre mesi
Secco no dell'azienda: non previsto dalle norme

TRASPORTI

LA FERROVIA SULL'ORLO DEL CRAC

IN ATTESA DEL SISTEMA «SCMT»

L'Ansf ha già imposto una serie di misure straordinarie, ma secondo i lavoratori non bastano: gli ultimi episodi si potevano evitare

«Sud-Est, sui treni serve un uomo in più in cabina»

L'allarme dei sindacati: troppi incidenti, vogliamo sicurezza

Il «secondo agente»
oggi è previsto soltanto
in casi particolari
L'azienda: va bene così

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** Due incidenti sfiorati (nel gergo ferroviario: inconvenienti) negli ultimi tre mesi hanno messo in evidenza la fragilità della rete salentina di Ferrovie Sud-Est. Per questo i sindacati hanno chiesto all'azienda di prevedere un secondo agente in cabina: ma Fse ritiene che questa misura sia necessaria solo in un caso particolare, e dunque non su ogni treno.

È questa l'ultima vertenza scoppiata nella ferrovia privata più lunga d'Italia, dove l'arrivo del gruppo Fs non è finora riuscito a portare alcun tipo di certezza. Una nota unitaria dei sindacati (Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti e Faisa Cisl) ha ora sollevato questo ennesimo problema, prendendo spunto da un ordine di servizio in base a cui il secondo agente (che ripete ad alta voce i segnali ferroviari e «sorveglia» il macchinista) è

obbligatorio soltanto quando non funziona il dispositivo vigilante: si tratta del cosiddetto «uomo morto», un pulsante che deve essere schiacciato a intervalli regolari per dimostrare che il macchinista è vigile.

In linea normativa, la posizione di Sud-Est appare corretta. Per le linee non dotate di controllo marcia (Scmt, il «pilota automatico» dei treni) l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria prescrive soltanto il limite dei 50 km orari: in alcuni tratti (la linea Barese) Sud-Est ha portato la velocità a 70 all'ora proprio prevedendo la presenza del secondo agente. Ma sulle linee salentine, piene di passeggeri a livello non automatizzati, dove peraltro l'installazione di Scmt richiederà (se va bene) tre anni, si va sempre a 50 all'ora. E i sindacati hanno ricordato all'azienda i due «inconvenienti di esercizio avvenuti nell'ultimo anno», su cui sono aperte altrettante inchieste della Procura di Lecce: quello di Galugnano (dove due treni si sono «baciati», quasi senza conseguenze) e quello tra Ceglie Messapica e Francavilla Fontana (dove due treni si sono ritrovati sulla stessa sezione di blocco e hanno rischiato il frontale, ferman-

13/6

A GALUGNANO

Sulla linea tra Lecce e Zollino uno scontro frontale tra due treni (nella foto) ha provocato solo una decina di feriti lievi. Uno dei treni ha superato un semaforo rosso. L'inchiesta ha accertato che il macchinista era sceso da mezzo per tirare le funicelle che scaricano la pressione idraulica del sistema di frenatura

11/9

TRA CEGLIE E FRANCAVILLA

A seguito di un malfunzionamento del sistema di blocco, due treni si sono ritrovati in direzioni opposte sullo stesso tratto di linea tra Ceglie Messapica e Francavilla Fontana. Solo la prontezza dei macchinisti ha evitato la collisione: i due convogli si sono fermati a 500 metri

dosi a 500 metri). In entrambi i casi - è stato fatto notare, non senza qualche ragione - il macchinista era solo in cabina, e nel caso di Galugnano era addirittura sceso dal mezzo per verificare la frenatura: se ci fosse stato il secondo agente, con ogni probabilità

la collisione non sarebbe avvenuta.

Sud-Est (che anche questa volta ha ritenuto di non rispondere alle richieste di chiarimento della «Gazzetta») sembrerebbe però voler mantenere la validità dell'ordine di servizio con cui ha stabilito l'obbligo del secondo agente solo in caso di malfunzionamento dell'«uomo morto». Scelta legittima, come detto, in quanto le misure di mitigazione del rischio prescritte dall'Ansf dopo l'incidente della Andria-Corato non prescrivono nulla a questo proposito. E anche in Trenitalia, quindi sempre nel gruppo Fs, è prescritto che in caso di malfunzionamento del Scmt i treni possono proseguire a 50 all'ora se è attivo il «vigilante» o se in alternativa c'è il doppio agente: uno o l'altro, non entrambi.

Ma Sud-Est ha una situazione molto diversa, e soprattutto in Salento utilizza linee

vetuste (sono stati rilevati 115 punti di svio) e mezzi antiquati: il previsto affidamento del servizio a Trenitalia partirà forse il 1° novembre, se verranno risolto alcuni problemi con il personale. Si tratterebbe, insomma, di prendere «una misura mitigativa

del rischio di errore umano» (così i sindacati nella lettera), per la tranquillità di tutti.

Fonti dell'Ansf confermano che, pur essendo Sud-Est sotto stretta osservazione, questa misura (pur possibile) non rientra tra quelle prescritte: dunque l'azienda non può es-

sere obbligata. E però al vaglio dell'Agenzia l'ipotesi di intervenire sulla velocità di esercizio sulla rete barese: i 70 km l'ora potrebbero essere ritenuti eccessivi nonostante la presenza del secondo agente. Il che dice molto sulla situazione complessiva della linea Fse.

