

Scontro fra treni: incidente sventato in Abruzzo L'episodio risale al 3 maggio scorso ma emerge solo adesso

ABRUZZO. Un binario e due treni che si trovano incredibilmente a pochi metri di distanza: uno fermo al semaforo rosso, l'altro lanciato in corsa che riesce a frenare improvvisamente ed evitare il tamponamento. Un episodio che non dovrebbe mai accadere e che, con una dinamica a tratti simile, in Puglia tre giorni fa ha causato la morte di 27 persone. Nel caso abruzzese i due convogli viaggiavano nella stessa direzione su uno stesso binario per cui si sarebbe potuto verificare un tamponamento se il macchinista non fosse stato più che pronto.

Il fatto risale al 3 maggio scorso e il giorno precedente c'è stato un caso analogo anche sulla Roma-Viterbo (ma per questo secondo caso non ci sono i dettagli).

Lo scontro sarebbe stato scongiurato da un macchinista che si è accorto in tempo di quello che stava accadendo. Il fatto in tutta la sua tragicità emerge da una nota del sindacato Fast che il 5 maggio scorso ha scritto a Rfi per avere conferma dell'episodio. Si chiedeva in pratica si spiegare se fossero vere «le voci» che circolavano in merito a questo incredibile fatto.

Il 17 maggio Ferrovie Italiane ha confermato l'episodio attribuendolo ad un presunto errore umano e ringraziando pubblicamente il macchinista del Frecciabianca, Michele Tedesco, che ha frenato in tempo evitando lo scontro.

LA LETTERA DEL SINDACATO

La lettera del sindacato è del 5 maggio scorso, quasi 2 mesi fa, e fino ad oggi il caso era sempre rimasto nell'ombra e non raccontato. Dopo il disastro in Puglia, però, è emerso.

Il racconto è da brividi sebbene il finale tragico non ci sia stato perché sullo sfondo è ancora impressa la scena dei due convogli che si sono scontrati in Puglia.

Nella sua missiva il segretario generale Fast Pietro Serbassi racconta che il 3 maggio sulla linea Adriatica, nella tratta che va da Termoli e Pescara, il treno Intercity 612 sia stato fermato in prossimità della stazione di Tollo con il semaforo rosso di "via impedita".

Nel frattempo dalla stazione di Ortona, direzione Pescara, era stato fatto partire il Frecciabianca 9824 che ha trovato lungo il percorso dei segnali di via libera.

Ma in prossimità di Tollo il macchinista a bordo del Frecciabianca, favorito anche dal tratto rettilineo della linea ferroviaria, ha potuto intravedere la coda dell'Intercity 612 che era fermo al segnale rosso sullo stesso binario. «In maniera tempestiva», riporta Serbassi, «il personale azionava gli apparati di frenatura rapida» fermandosi a pochi metri di distanza dall'altro.

In questo caso, a differenza di quanto è accaduto in Puglia, è stato determinante che i due convogli si trovassero su un rettilineo, mentre ad Andria lo scontro è avvenuto in prossimità di una curva.

«Se la descrizione rispondesse al vero sarebbe drammaticamente allarmante», scrive Serbassi ai vertici di Rfi. Il sindacato ha anche denunciato la «cortina di segretezza» distesa sulla vicenda.

E poi la paura: «fino ad oggi avremmo affermato con tranquillità che il sistema delle Ferrovie Italiane è il più sicuro, ma se risultasse vero che il segnale non abbia dato la corretta indicazione, questa certezza, soprattutto per i macchinisti, sarebbe fortemente minata».

La conferma di quanto accaduto arriva dall'amministratore delegato di Fsi Renato Mazzoncini che il 17 maggio spiega: «fermo restando che sono in corso gli accertamenti, emerge che un intervento di manutenzione correttiva, a causa di un guasto in corso, non è stato correttamente eseguito per cui sono state generate condizioni anomale di funzionamento dei sistemi di sicurezza».

Secondo Fsi, in pratica, il fatto che i due treni si siano trovati incredibilmente faccia a faccia, a pochi metri

di distanza, sarebbe da attribuire ad un errore durante un intervento di riparazione di un guasto precedente. Sarebbe infatti stato sospeso il Sistema di controllo di marcia del treno (Scmt) attivo lungo tutta la direttrice Adriatica e che interviene automaticamente in caso di anomalie sia sulla corsa che sulla linea. Per fortuna il macchinista si è accorto di quello che stava accadendo ed ha frenato in tempo.

«La causa dell'accaduto», replicava il sindacato in una nota del 10 maggio scorso, «non può essere semplificata addebitandone la responsabilità a un errore umano; crediamo che la situazione attuale debba essere modificata e migliorata per evitare che tutto ciò possa riaccadere».

Intanto si è concluso alle ore 16.00 lo sciopero dei lavoratori di tutte le Società che gestiscono le Infrastrutture Ferrovie – Nazionali e Regionali – e di tutte le Società di Trasporto Ferroviario. Uno sciopero per chiedere che tutte le reti siano attrezzate con gli stessi sistemi di sicurezza. «Tutto il trasporto Ferroviario – nazionale e regionale deve essere gestito e controllato dall'Agenzia Nazionale della Sicurezza affinché siano garantite le più sicure norme di circolazione dei treni, in modo tale da dire basta ad una sicurezza ferroviaria a due velocità», hanno chiesto i manifestanti.

La Direttiva Comunitaria (34/2012) prevedeva di adeguare e uniformare i sistemi ferroviari europei, in Italia l'iter di recepimento di questa direttiva è ancora in corso, nonostante si siano superate le scadenze comunitarie.

