Dopo la sciagura di Cassano d'Adda

Linee e materiali inadeguati causa dei disastri ferroviari

Lo SFI denuncia come dannosa e pericolosa la politica della lesina praticata dal governo
Ridotti nel bilancio i fondi per la manutenzione e per l'ammodernamento degli impianti

La sciagura di Cassano, particolarmente impressionante per il numero delle vittime, e perché i mezzi ferroviari sono di solito i più sicuri, ha riproposto il complesso e delicato problema dell'incolumità dei viaggiatori, della prevenzione dei sinistri, dei controlli del materiale rotabile.

Si tratta di un problema che ha radici lontane, che è nato, se così si può dire, con gli stessi mezzi pubblici di trasporto e che si è molto sviluppato, con l'estendersi dei servizi sul piano tecnico, organizzativo e legislativo.

Chi si trova di fronte per la prima volta a questo complesso di prescrizioni e di regolamenti, e considera dal punto di vista tecnico la finezza e la metodicità dei controlli, rimane meravigliato che, nonostante tutto questo, i sinistri, sulla nostra rete, si verifichino con tanta frequenza.

Tutto il materiale rotabile subisce periodicamente revisioni durante le quali viene quasi completamente smontato, ed è sottoposto a controlli sistematici ad ogni viaggio, ad opera di personale specializzato. Le linee vengono anch'esse verificate frequentemente ed accuratamente, gli apparati di segnalazione non sfuggono al personale che è responsabile della loro perfetta efficienza, e tutto questo avviene con ordine e metodo, eppure le sciagure si verificano ancora, e con una frequenza ed una gravità tali da lasciar veramente sgomenti.

Sul recente sinistro, l'inchiesta non ha ancora potuto individuare la causa del deragliamento, cosa sempre difficile quando si deve partire da un ammasso di materiali spezzati, contorti, quasi irriconoscibili. Comunque, una simile sciagura non può altro che essere stata causata da un fatto cospicuo, quale la rottura di una ruota, la rottura di una sala (fusse e ruote), il cedimento della fiancata di un carrello o qualcosa di altrettanto grave. Ora come mai fatti tanto gravi possono sfuggire alla fitta rete delle revisioni e dei controlli?

La risposta non è semplice e non consiste nell'enunciazione di un fatto preciso o di una precisa serie di fatti: occorre prendere in considerazione tutta una situazione complessa. Il traffico ferroviario, ed in particolare quello sulle grandi linee è cresciuto enormemente, nell'ultimo periodo, assai più rapidamente che non gli impianti e la consistenza del materiale rotabile: le velocità sono assai più elevate che non qualche tempo fa: i treni sono assai più lunghi, e affollati, e si susseguono ad un ritmo che venti anni fa sarebbe apparso addirittura folle: la composizione dei convogli è spesso eterogenea, comprendendo carrozze vecchie e carrozze nuove, materiale di peso diverso e costruito in epoche notevolmente lontane, criteri e materiali differenti, le linee di grande traffico sono percorse indifferentemente da treni leggeri velocissimi da treni pesanti veloci e da convogli merci. Soltanto in pochissimi casi, esistono due linee parallele, una delle quali adibita di preferenza al traffico lento e pesante, e l'altra a quello veloce. In molti casi, come nella linea Genova-Roma esistono addirittura ancora tratti a binario semplice. (Per non parlare delle altre linee dell'Italia Meridionale, in maggioranza a binario unico).

E non basta lo sfruttamento del materiale rotabile risulta sempre più intenso, in quanto la disponibilità di carrozze, motrici ed automotrici cresce più lentamente del traffico merci e viaggiatori, per cui il materiale presenta sovente segni di stanchezza, fenomeno insidioso e pericoloso e difficile da individuare.

Quanto al controllo, esso può valersi di mezzi efficacissimi, primo tra i quali la prova con ultrasuoni, che è capace di individuare falle, cricche, inizi di rottura, cristallizzazioni anormali all'interno delle parti più sollecitate (ruote, assali ecc.). Ma per poter eseguire tali controlli, occorre disporre di un vasto ed elevato numero di attrezzature speciali, di personale addestrato, e soprattutto di tempo: un controllo eseguito sotto il pungolo della fretta non è più un controllo efficace. E la richiesta pressante di materiale, i problemi sempre più assillanti del servizio rendono sempre più difficile, su un piano organizzativo il riuscire a trattenere il materiale oltre il tempo appena indispensabile, ma non sempre sufficiente, per eseguire controlli veramente probanti e sicuri.

Può darsi che la commissione d'inchiesta riesca ad individuare la causa contingente del sinistro nelle attuali condizioni della linea (peraltro ad armamento pesante e quindi intrinsecamente più sicuro) rispondente al traffico veloce) o nella rottura di un organo portante della vettura ma con questo non si sarebbero fatti passi avanti per la soluzione del vero problema che è la sicurezza dei viaggiatori.

Per ottenere questo occorrerebbe, con un'opera lunga completa e metodica, risolvere lo squilibrio tra l'intensità del traffico e la consistenza degli impianti e del materiale rotabile, strettarli meno intensamente, aumentare l'efficienza dei controlli e renderli ancora più stretti. Questo comporterebbe la necessità di costruire nuove linee, per alleggerire il traffico su quelle esistenti, di scartare una quantità di materiale ancora funzionante, ma antiquato, di rendere più frequenti le revisioni complete di disporre di campo materiale di riserva per poter eliminare a fondo ogni elemento che abbia manifestato anche la più piccola anomalia e per non sfruttare troppo intensamente per non «affaticare» troppo le vetture, le motrici, le automotrici.

PAOLO SASSI

L'accusa del SFI

Il Comitato centrale del Sindacato ferrovieri italiani, aderente alla CGIL, si è riunito ieri per un esame delle cause del disastro di Cassano d'Adda. Al termine della riunione è stato emesso un documento nel quale, sottolineato come quello di Cassano segue di poche settimane la sciagura di Ospedaletti che «come ora il disastro sinistro, costò la vita anche a indimenticati ferrovieri», il SFI «esprime il profondo cordoglio di tutti i ferrovieri italiani alle famiglie delle vittime» e «rammenta che qualunque sia stata la causa del disastro di Cassano, l'azienda ha urgente bisogno di massicci investimenti per l'ammodernamento dei mezzi e degli impianti, rivendicati dai ferrovieri». Il Comitato centrale del SFI aggiunge il documento «costatato viceversa che ancora una volta, colla presentazione del bilancio preventivo del prossimo esercizio finanziario, il governo ha largamente tagliato i fondi per l'ordinaria manutenzione e per l'ordinario rinnovo delle attrezzature ferroviarie», e costatato soprattutto che «continua la mancanza ogni prospettiva di un finanziamento per nuovi investimenti, denuncia all'opinione pubblica questa politica di bilancio che nel malinteso proposito di contenere il pesante passivo comporta il progressivo peggioramento delle attrezzature ferroviarie».

I funerali delle vittime di Cassano

MILANO, 3 — Una folla immensa, [illegible] a Cassano d'Adda [illegible] Mercoledì. Dieci bare su [illegible] dalla Cappella ardente [illegible] Ferrovieri [illegible] Dopo aver [illegible] Cassano [illegible] Milano [illegible] Sesto S. Giovanni [illegible] Milano [illegible] Milano [illegible] Milano