

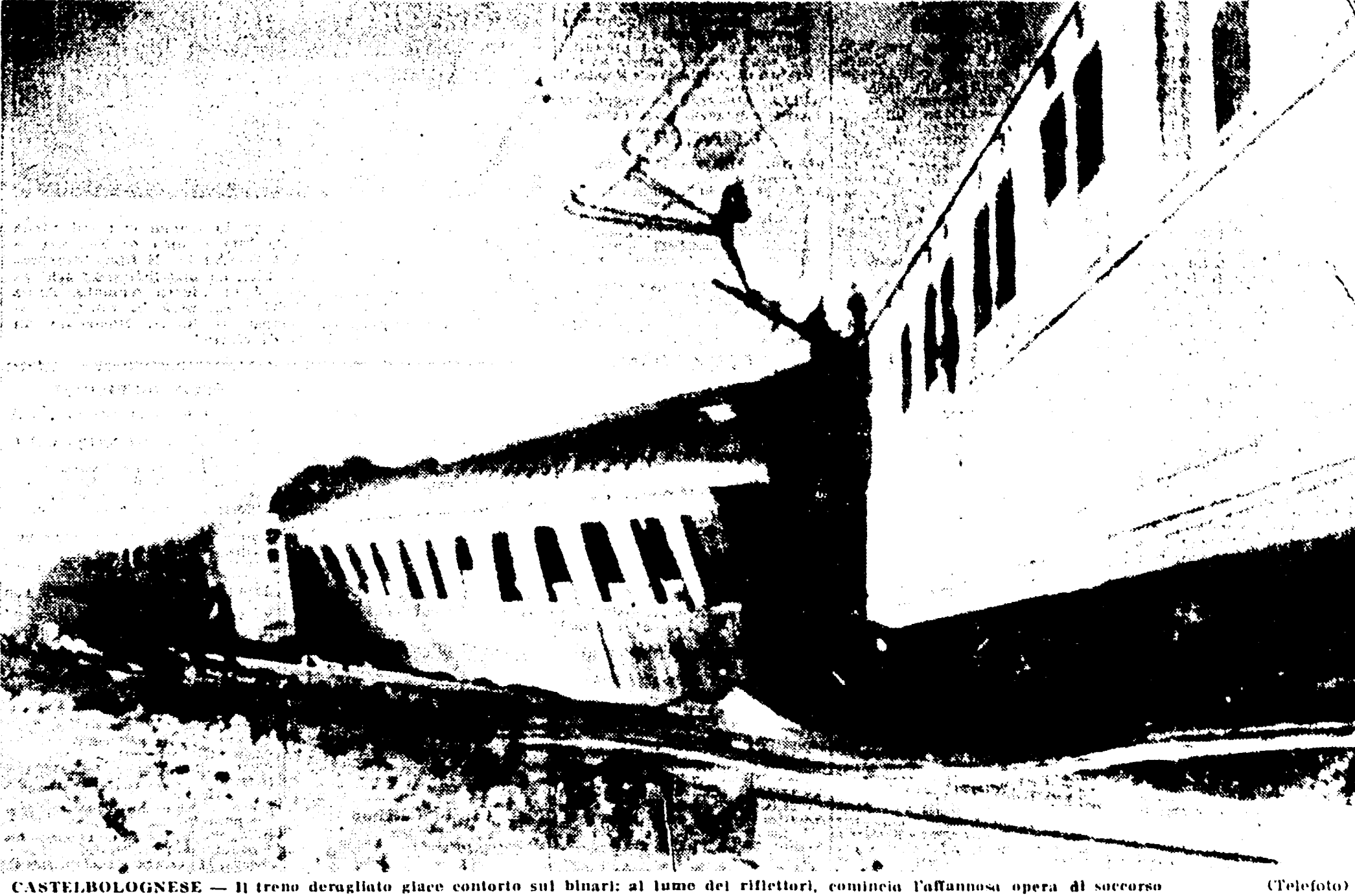
Quasi tutte le vetture del Lecce-Milano si sono fracassate uscendo in velocità dai binari

Disperata opera di soccorso nella notte tra i rottami del «treno della speranza»

Il convoglio è uscito dai binari mentre i viaggiatori erano immersi nel sonno - Necessaria la fiamma ossidrica per liberare i feriti dalle lamiere - Situazione di emergenza negli ospedali di Castelbolognese, Faenza e Imola

(Continuazione dalla 1. pagina)

portando così a tredici il numero dei morti. La corsa dell'AT 152 (direttissimo Lecce - Milano), partito dalla città pugliese col suo carico di emigranti alle 12.10 di mercoledì, si è spenta con grande fragore nel cuore della notte cogliendo nel sonno la maggioranza dei 4-500 passeggeri. La motrice è giunta a forte velocità (95-100 km. orari) allo scambio sito a 200 metri dalla stazione di Castelbolognese ed è uscita dai binari. I due conduttori, a disposizione delle autorità inquirenti, Emilio Covacci di Ancona e Otello Manzi pure di Ancona, sono usciti dalla sciagura leggermente feriti. Emilio Covacci, lievemente ferito, si è presentato piangendo alla polizia poco dopo il disastro. È stato trasportato all'ospedale di Faenza insieme al suo compagno e al capotreno Gino Bizzarri, di 44 anni, da Ancona, anch'egli ferito. Sono tuttora piantati. Nella mattinata il primo pretore di Faenza Dr. Tortolani ha proceduto al primo interrogatorio.



CASTELBOLOGNESE — Il treno deragliato giace contorto sui binari; al lume dei riflettori, comincia l'affannosa opera di soccorso (Telefoto)

Stamane, alle prime luci dell'alba, la scena che ci è apparsa davanti è stata agghiacciante. Attorno a quel groviglio di acciaio si aggiravano, pallidi, in disordine, molti in sola giacchetta, nonostante la brina coprisse i campi tutto intorno, decine di viaggiatori alla ricerca del congiunto o dello amico. Qualcuno aveva anche la speranza di ritrovare le proprie valigie, le borse, i fagotti. Per tanti ciò costituiva il loro unico capitale. Sul treno della speranza trovavano posto, infatti, decine e decine di lavoratori, giovani e anziani del Meridione che risalgono la penisola verso il Nord per guadagnarsi un tozzo di pane in terra straniera. Quelli che tornavano da una breve vacanza si portavano con sé, all'estero, il fratello, un amico, la moglie ed anche i figli. L'AT 152 era proprio uno dei treni quotidiani della «speranza» col suo carico di emigranti in cerca del «miracolo». Ma tutto è sembrato finire alle 1.55 di questa notte. Nessuno ha più pensato al domani. La tragedia era lì. I gemiti dei feriti, il lamento ed il pianto disperato dei vecchi e dei bambini, il sangue dei morti. I morti, ad ascoltare il racconto di tutti sembravano tanti. Non c'era nessuno che non avesse parlato un attimo prima della sciagura con qualcuno che era sparito. Chi sa?, sembravano dirci, forse il mio vicino è ancora fra i rottami del convoglio. Come è accaduto la tragedia?

Swizzera al termine di una breve vacanza. «Per fortuna», soggiunge Catarano, nelle prime tre carrozze non c'era tanta gente. Le hanno attaccate a Pescara. Altrimenti era un macello». Ma i morti e i feriti sono disseminati lungo tutto il convoglio. Lucia Ricci, anche lei di Campobasso va in Svizzera. È ferita ad una gamba. «Non è niente — ci assicura — speriamo di raggiungere Bologna poi lì si vedrà».

Più tardi servizi di autocorriere e treni smisteranno i più fortunati: quelli che si sono salvati e non aspettano di recuperare, se è possibile, quei due fagotti che avevano con sé. Sul bancone di

Castelbolognese si allineano tre salme che alle 18 non erano ancora state identificate. C'è una donna e un giovane dall'apparente età di 25-30 anni. Quest'ultimo ha in tasca 400 lire e due sigarette.

Tutta la popolazione di Castelbolognese si è riversata sul posto del disastro. Pochi però sono i cittadini che sono riusciti a giungere fino nei pressi della stazione. Carabinieri, agenti di pubblica sicurezza, la polizia stradale tengono l'ordine. Si cerca di disincrociare il treno, di liberare almeno un binario. Ci vorrà tempo. Forse un altro giorno. Stanotte alle 1.55 i primi ad accorrere là tra i rottami

del'AT 152 sono stati i tre, quattro ferrovieri di Castelbolognese, gli inquirenti a ridosso della stazione, una pattuglia di carabinieri in servizio, attratta dal fragore assordante del deragliamento. Poi, un'ora dopo circa, sono giunte le prime ambulanze dei vigili del fuoco, della CRI, della polizia stradale di Bologna, Ravenna, Forlì, Faenza.

L'elenco delle vittime

I morti, identificati sono dodici e cioè: Alfredo Ciro da Reggio Calabria di 22 anni, impiegato, residente a Padova; Alfredo Di Nella da Paglietta di Chieti, operaio emigrante di tre anni; Alfio Moroli da Rimini di ventisei anni, elettricista, emigrante; Giuseppe Pasquale da Lama dei Pelicci, provincia di Chieti, operaio emigrante; Luigi Mazzocconi da Montefiore in provincia di Ascoli Piceno di 21 anni, studente universitario, diretto a Bologna; Donato Di Marino da Gessopalena in provincia di Chieti, di 32 anni, operaio emigrante; Fioravante Romualdi di 41 anni da Atri di

Teramo, manovale, emigrante; Domenico di Tizio da Miglianico di Chieti, militare rientrante dalla licenza, di 40, Regg. di stanza a Bologna; Domenico De Rosa da Panni in provincia di Foggia, di 47 anni, operaio emigrante; Rocco Gesualdi, da Panni di Foggia, di 38 anni, operaio emigrante; Anna Ventura di 22 anni da Pescara; Giuseppe Caporali, di 56 anni, abitante in provincia di Taranto.

Non è ancora stato identificato un giovane sui venticinque-trent'anni, morto all'ospedale di Castelbolognese, capelli ricciuti, vestito di un abito verdone.

Il cordoglio della Camera Il cordoglio della Camera per il tragico incidente ferroviario di Castelbolognese è stato espresso ieri mattina, nell'aula di Montecitorio, da deputati di tutti i Gruppi. Guadalupe (ps), Zaccagnini (dc), Conte (psi), Cucco (msi), Cuttitta (mon) hanno chiesto al governo quali provvedimenti intenda adottare per evitare il ripetersi di funeste sciagure sulle linee ferroviarie nazionali. Il presidente Fanfani, associandosi al cordoglio a nome del

governo, ha ricordato che un progetto di riordinamento delle FFSS, è stato presentato dal precedente governo. Il vice presidente Targetti ha rievocato alle famiglie delle vittime le espressioni del compianto di tutta l'assemblea.

Alla fine della seduta pomeridiana, il sottosegretario ai Trasporti Angrisani ha fornito alcune informazioni sul disastro. Egli ha detto che dai primi rilievi risulta che la causa dell'incidente pare sia stata l'eccessiva velocità con cui il convoglio ha affrontato uno scambio di binari in una zona nella quale è in corso la revisione del materiale ferroviario.



CASTELBOLOGNESE — Il commovente bacio delle piccole Lina e Franca Caffarelli al cado. Salvatore, rimasto ferito nel deragliamento e ricoverato a Bologna. La madre delle due bimbe, Annamaria Ventura, è morta tra le feraglie contorte del treno (Telefoto)



CASTELBOLOGNESE — I vigili del fuoco trasportano un ferito verso l'ambulanza dopo aver liberato con la fiamma ossidrica dai rottami del vagone (Telefoto)

E' accaduto in Italia

Sciagura della strada Sui 29 anni, agonizzante dopo pochi minuti anche la donna ha cessato di vivere.

Annegano due fratellini Due fratellini sono annegati nelle acque di una gora a Montella, frazione di Borgo San Giacomo (Brescia). Si chiamavano Pietro e Annamaria. Annamaria aveva 5 e 3 anni.

Sono morti insieme Due anziani coniugi sono morti quasi contemporaneamente, per mattina, a Milano il portiere dello stabile nel quale abitavano non li vedeva da due giorni. Quando è salito in casa, assieme ad un figlio del duo, ha trovato Odoardo Maffei, di 80 anni, già morto e sua moglie, Maddalena Oceto.

Ha venduto il figlio Un bambino appena nato è stato venduto dalla madre — una minorenni — per 50 mila lire. La giovane ha confessato, il suo triste atto durante le ricerche della donna che ha ucciso, ha lavorato, il figlio appena nato e ne ha gettato il cadavere nel deposito delle immondizie.

Morte di un medicante Dopo aver bussato ad una porta per chiedere l'elemosina, un mendicante di Ancona — Enrico Salvatori, di 78 anni — è stato fulminato da un infarto. Quando il proprietario dell'appartamento ha aperto la porta, il poveretto era già morto.

Dal modulo 40 dipende la vita di chi viaggia

Sul foglio vengono segnalate le variazioni del percorso, la velocità da mantenere sui singoli tratti, la durata delle fermate, ecc., e sostituisce la segnaletica e gli altri dispositivi di sicurezza

(Da uno dei nostri inviati)

CASTELBOLOGNESE, 8. — La sciagura ferroviaria stando all'attuale capiva segnaletica era inevitabile. Questo il parere di un gruppo di ferrovieri che conoscono la linea si può dire metro per metro, giacché la percorrono di frequente. «Avrebbe potuto — ci hanno assicurato — capitare anche a noi». I treni da Rimini a Bologna sono affidati ad un foglio di carta il «modulo 40» e sempre meno ad una precisa segnaletica.

Ma cominciamo dal principio. Dopo la precedente sciagura, quella di Sant'Arcangelo, si scoprì la vetustà e la inadeguatezza della linea Rimini-Bologna, ricostruita dopo la guerra e mai più revisionata se si fa eccezione della normale manutenzione. Si disse così, da parte delle competenti autorità ferroviarie, di mettere in atto una vasta opera di risanamento. Si scoprirono allora rotine inerte dell'intera carta, ma è tutta un'altra storia di «cacciacchi» che determinano incredibili riduzioni della velocità massima sulla linea. L'opera di revisione era per l'appunto giunta a Castelbolognese. I lavori in corso sul primo binario im-

pievano la cosiddetta «deviata» sul doppio binario. Da Castelbolognese a Imola, la uno dei due binari era fuori servizio per eseguire più celermente i lavori di risanamento. Quanto alla segnaletica, fino a 15 giorni fa le cose stavano in questo modo: 1500 metri prima dello scambio un semaforo giallo richiamava il macchinista all'attenzione. Segnalava cioè la presenza di un secondo semaforo che avrebbe indicato al conduttore del convoglio il da farsi. Se il segnale di preannuncio con la sua posizione a luci gialle avesse indicato a 1200 metri la «deviata» avrebbe anche voluto dire in modo inequivocabile che occorreva iniziare l'azione di frenatura, poiché anche il secondo semaforo avrebbe detto sicuramente «va chiara».

L'azione di frenaggio comportava un minuto di tempo, tanto da consentire al convoglio, lanciato oltre i 100 chilometri orari, di giungere allo scambio alla velocità prescritta di 30 chilometri. Questo sistema, seppur contraddittorio, era stato sostituito 15 giorni fa dal modulo M 40: un foglio bianco che viene consegnato al macchinista alla stazione prima della «deviata» e sul quale si indica il limite di velocità che si applica di un ordine di servizio è stata attuata la circolazione sul binario semplice. Vengono inoltre segnalate le velocità sui singoli tratti, la durata delle fermate ecc. In questi termini si struttura un nuovo modulo con segnato alle 1.46 a Faenza al macchinista Cavacci.

Davanti al primo semaforo, a 1500 metri dallo scambio, si rimasta sulla tabella bianca che indica il limite di velocità che di notte non si vede perché malamente illuminato. Il taglio AT 152 è giunto a tutta velocità a semaforo che segnalava la via libera anche il macchinista, probabilmente dimentico del «M 40», o forse credendo di non essere ancora in prossimità di Castelbolognese, ha proseguito la drammatica corsa giungendo

sullo scambio a fortissima velocità. «Siamo di fronte a un gioco d'azzardo, ci ripetono esperti macchinisti. Basta un momento di amnesia e un po' di confusione con tutti quei fogli bianchi che ti rifilano e sei rovinato per tutta la vita. Per non parlare poi degli orari a cui siamo sottoposti per portare a casa una paza decente. Dopo ore ed ore di sverevante osservazione, un uomo si stacca deuto e basta un niente per provocare una tragedia. Il semaforo segna via libera e tu sei indotto a continuare la tua corsa. Ecco ciò che è capitato al disgraziato collega di Ancona».

Il direttore compartimentale di Bologna dott. ingegner Robert ha dichiarato ad un radiocronista: «Il treno doveva percorrere un certo tracciato e l'ha percorso. Si tratta di vedere in che modo». Ecco il punto

Molti giornali hanno gridato ai quattro venti che il macchinista ha «confessato» la propria colpevolezza. Non sappiamo se ciò corrisponde alla verità, ma, sicuramente, il macchinista Covacci si sarà riferito al modulo 40, avrà detto, in altre parole, di essersi dimenticato di non averlo rispettato. Ma è possibile — è lecito chiedersi — affidare la sorte di centinaia di migliaia di viaggiatori ad un misero foglietto, anziché garantire efficacemente gli utenti dell'amministrazione ferroviaria con i mezzi che la tecnica moderna ci mette a disposizione? La realtà fa ancora una volta capolino. L'amministrazione ha perseguito per molti anni una singolare politica: quella della lesina. Si vogliono linee veloci senza rimodernare, in una parola, senza spendere. E poi...

Errate le accuse di Cappugi Rarissimi sulle F. S. i blocchi automatici Per chi corre a cento all'ora, un segnale resta visibile per un decimo di secondo

MILANO, 8. — Non c'è molto da aggiungere a quanto hanno dichiarato i vecchi ferrovieri, che conoscono per di più la linea come le loro tasche. Viene predisposta una doppia segnalazione luminosa, due semafori «in serie» per costituire un segnale sicuro, dopodiché tale segnalazione, ben chiara, viene sostituita da un cartello, posto a lato del binario, provvisorio, anche se grande e messo in una posizione particolare, per di più malissimo illuminato, oltre al famigerato modulo, il quale segnala l'esistenza di una deviazione, ma non è certo capace di segnalare al macchinista dove si trova, istante per istante, il suo convoglio.

Il «binario illegale» Sono cose assolutamente incomprensibili: la deviazione, il passaggio sul binario di destra, il binario illegale come lo chiamano i ferrovieri, è uno dei provvedimenti più delicati, che deve essere segnalato e controllato con la massima cura: il convoglio passa su un binario predisposto per la corsa nell'altro senso, con la segnaletica «invertita», e persino il posto di guida viene a trovarsi in posizione inconsueta rispetto allo stesso binario e al treno che lo fa funzionare.

Inadeguate le carrozze E le vetture? Con parte di quello in funzione sulla Lecce-Milano, la «linea dei terrori», sono vecchie di trent'anni. Sono ancora le famose «Cabalini» dal nome del ministro che le fece ripristinare a suo tempo per fronteggiare la grave carenza di materiale rotabile. Sono carrozze fatte per marciare a 50-60 chilometri l'ora, e vengono invece lanciate, per esigenze di orario, anche a 100 all'ora.

Alcuni tecnici potrebbero valutare il fatto che queste carrozze possano viaggiare a pieno carico per diciotto ore su un percorso di 1018 chilometri quanti ne distano da Milano a Lecce.

In questa situazione tragica, questa paradossale, le di- chiazioni del sottosegretario Cappugi, prontamente contraddittorie, nelle quali si caldava in modo categorico il gioco di qualsiasi «concausa», oltre alla forte velocità, nel disastro, suonano assai male, specialmente agli occhi dei tecnici e dei ferrovieri, per non parlare, naturalmente, dei congiunti delle vittime e dei feriti. Non basta individuare la causa immediata, la forte velocità, e aggrapparsi alla registrazione della velocità stessa. La segnaletica insufficiente, non può forse, considerarsi qualcosa di «paolo di una

PAOLO SASSI