

I colleghi di Marco e Alessandro al deposito locomotive di Firenze

«Non abbiamo avuto il coraggio di dirlo ai familiari»

E' stato un macchinista in pensione, per anni collega di Marco, a parlare con la moglie - L'odissea quotidiana dei ferrovieri - «Potevano capitare a chiunque di noi» - Dovevano arrivare alle 7,30 a S. Maria Novella - L'immagine agghiacciante della locomotiva schiacciata contro il pilone - Reazioni

«Non si può...», dicono che il treno si è impennato... «Dicono che sono morti sul colpo». Brandelli di frasi raccolte a volo che accompagnano chi lo trepida il cancello su via Tommè ed entra nel deposito ferroviario di Firenze. Ci sono decine e decine di macchinisti, con le tute unte, macchinisti in divisa, tecnici, personale viaggiante. Per alcuni il turno è finito, ma non se ne vanno. Molti non sono neppure riusciti a mangiare. Avevo un nodo in gola... Parlo solo dell'incidente. La voce è bassa, a tratti rotta. Ne discutono a capannello, ne parlano da soli ad alta voce camminando da un piazzale all'altro. Raccontano vecchie cose, dei pericoli, delle linee difficili, dei turni duri della notte.

Marco Cupido aveva 29 anni, era sposato, da pochi mesi gli era nato un figlio. Abitava in via Usselli, in città vive tutta la sua famiglia. Al deposito lo conoscevano tutti: «Un bravo ragazzo, sì; ma in momenti come questo è impossibile dire, raccontare di lui». Lavorava sul treno da una decina di anni. Era stato a lungo aiuto macchinista, aveva vinto l'ultimo concorso indetto per macchinisti, classificandosi tra i primi. «Conosceva quella linea come le sue tasche. E' quella che percorriamo di più, riconosciamo ogni curva ed ogni alberello».

Alessandro Severi aveva 26 anni. Viveva a Prato con i genitori. Manovale, abilitato a lavorare in ferrovia da oltre cinque anni. Era venuto da poco al deposito di Firenze, prima lavorava a Milano. Aveva ottenuto il trasferimento per la malattia del padre, sofferente di cuore. Voleva stargli vicino.

«Dovevano arrivare alle 7,30 a Firenze. I parenti li stavano già aspettando. La moglie di Marco, poiché il marito tardava, ha telefonato qui, appena saputo dell'incidente, non abbiamo avuto il coraggio di dirglielo. Non sapevamo ancora che era morto». Il dramma ha assunto ora dopo ora dimen-

sioni sempre più tragiche. Si è saputo della morte dei macchinisti, poi il tragico bilancio delle vittime è andato aumentando.

I compagni di Cupido hanno avvertito Pietro Colucci, il macchinista in pensione che aveva avuto per anni come aiuto Marco e al quale era legato da lunga amicizia. E' stato lui ad andare dalla moglie di Marco. Squilla il telefono, è un cugino di Severo. Nell'ufficio del deposito si raggelano tutti: non sa ancora della tragedia. «Stamattina sono venute le sorelle di Marco», dice un giovane, e smette di parlare, gli occhi lucidi. Sul piazzale si è ora radunato un gruppo compatto: non nominano mai Marco e Alessandro (anche se un giovane macchinista si fa avanti dicendo: «Io sono, io ero, suo amico»).

Parlano delle condizioni di lavoro e della linea dove si è verificata la sciagura. Sono parole pesanti come pietre. Un macchinista (ma non lo dico per quello che è successo oggi) non può mai sbagliare: paga con la vita, sua o degli altri». Parlano dello stress, delle ore in cabina di guida, dell'attentato le armi che spaziano dove bisogna rallentare. L'immagine agghiacciante della locomotiva schiacciata contro il pilone, dei vagoni rovesciati, dei morti, feriti. Il tralite al deposito ferroviario, vogliono sapere come è andata. «L'ipotesi di questo momento di fronte alla catastrofe hanno bisogno anche di sentirsi vicini fra di loro perché sarebbe potuto accadere a chiunque».

Nella foto in alto: il treno deragliato

pena ho sentito la notizia pensavo alle Brigate Rosse, al processo di Torino. Ci hanno telefonato da tutte le città per chiederci se era un attentato. Abbiamo saputo che era un incidente».

Parlano tutti, convulsi, rilanciandosi interrogativi, ragionando sul loro lavoro e sulla sciagura insieme. Ho mangiato alle undici e mezzo, all'una parte il mio treno. Ho il pranzo sullo stomaco, ma non devo perdersi. Soprattutto non posso pensare a quello che è successo: una volta in cabina devono esistere solo i binari ed i segnali».

«Alla guida», continua un altro macchinista, «vanno meglio i giovani dei vecchi: dopo tanti anni di questo lavoro, sei consumato dalla concentrazione continua, spervanto, stressato». Sul piazzale, dove si respira l'aria pesante delle stazioni ferroviarie, batte un sole fastidioso che colpisce agli occhi: «Dicono che stamattina quei due ragazzi avevano il sole dentro», mormora un vecchio operario. Arrivano e vanno sindacalisti e tecnici, portano le ultime notizie contraddittorie, non si riesce ad avere un quadro preciso della sciagura.

Qui, sul piazzale, tutta questa gente in tuta e in divisa conosce ogni metro della linea da Pisa a Firenze, conosce soprattutto quel tratto del ponte deragliato, dove bisogna rallentare, dove bisogna accendere a chiunque».

Nella foto in alto: il treno deragliato

PAGINE A CURA DI PIERO BENASSI, SILVIA GARAMBOIS, ANDREA LAZZERI, DANIELE MARTINI
SERVIZI FOTOGRAFICI A CURA DI RED GIORGETTI



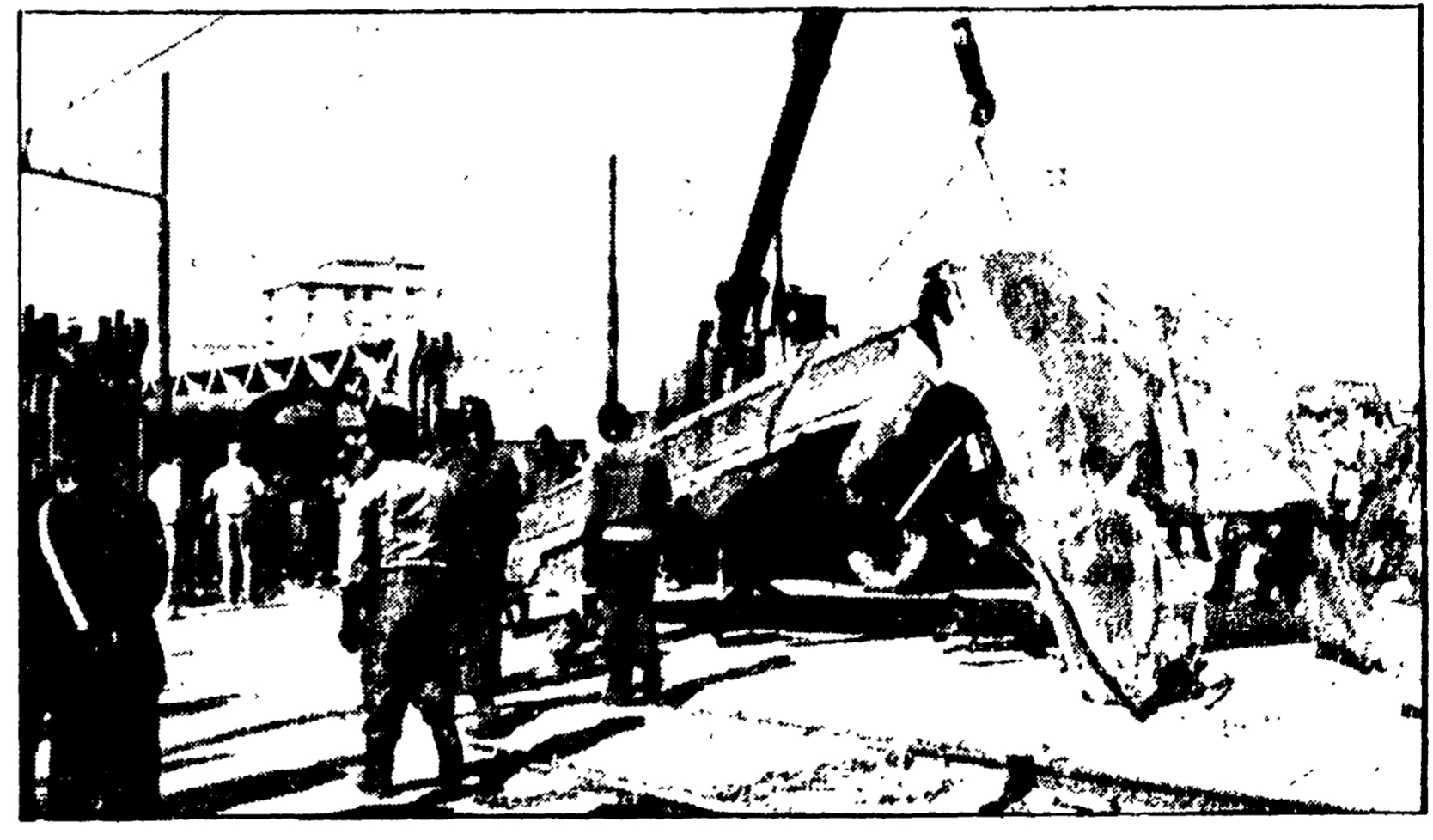
I macchinisti del locale dalla Spezia sono stati i primi ad accorgersene

Quel fatale schianto al km. 63

Un improvviso calo di corrente al momento dell'impatto - Nella cabina di guida sono insufficienti gli strumenti che «diano una mano» all'uomo - «In quel punto rallentiamo da una vita»

Il locale da La Spezia arriva alla stazione di Santa Maria Novella, sette, otto minuti prima del treno «2371». Questa mattina è arrivato solo: il locale delle 6,38 da Pisa aveva terminato la sua corsa al chilometro 63, schiantandosi contro il pilone di ferro del ponte. I macchinisti del treno da La Spezia, che correvano avanti, si sarebbero accorti dell'incidente per un improvviso, gelido calo di corrente. Così dicono gli altri macchinisti in stazione e al deposito ferroviario, quelli che hanno parlato col conducente e con l'aiuto del treno da La Spezia: i primi che hanno cercato notizie.

Il macchinista Pratesi, giunto in stazione in orario, mezz'ora dopo la tragedia, è subito stato attonito dai colleghi: non si conoscevano ancora le dimensioni dell'incidente. «Il sole era basso, tagliante, colpiva negli occhi. Abbiamo abbassato le tendine ma ci dava noia lo stesso», ha detto ai colleghi. C'era anche bruma a quell'ora, il vapore saliva dal torrente Bientina. Qualcuno pensa a questo, che è solo una prima supposizione di chi non ha passato tutta la vita. Saranno i tecnici a dover dire cos'è successo e cercare di capire perché il treno non ha rallentato alla curva prima del ponte. Saranno i tecnici a scandagliare tra i rottami alla ricerca di una spiegazione, anche se ormai pochi possono raccontare che cosa è successo negli ultimi tragici secondi nella cabina di guida, prima delle urla impetenti e disperate, prima dello schianto.



In quel tratto, sono anni e anni che tutti i treni rallentano, avanzano a 30 chilometri all'ora. Da tre anni è in costruzione il ponte nuovo, che eviterà le curve e troverà la deviazione. Le spalle del vecchio ponte, infatti, tanti anni fa si erano dimostrate insicure. Era stato costruito il ponte di emergenza. Facevano molti i tecnici del genio militare pontieri ed è quello ancora in uso. Il vecchio ponte, intanto era stato riassestato, ma il provvedimento si era dimostrato insufficiente. Così sono iniziati i lavori

di ricostruzione: il nuovo ponte avrà la struttura in cemento armato. Ma la storia dei due ponti è diventata vecchia. Si si chiede a un ferroviere quanto tempo è che al km. 63 bisogna rallentare, invariabilmente risponde: «Una vita».

Milleduecento metri prima del punto pericoloso (o al meno difficile) c'è il tabellone con le luci gialle che segnalano il rallentamento: «Ormai è nero di sporco e di vecchiaia», dicono. Un'altra segnalazione è all'inizio del tratto in cui occorre rallentare. Sotto si vede il po-

lo nuovo in cemento armato quello che permetterà ai treni di evitare curve e rallentamenti.

«Abbiamo», dice un macchinista, «un documento con le indicazioni di velocità, per i tratti difficili della linea che ci segnalano i lavori in corso».

Nella cabina di guida — di cui i ferrovieri — non esiste la tecnologia in questo campo sia ormai molto avanzata, non ci sono strumenti e apparecchiature che «diano una mano» all'uomo. L'efficienza e la sicurezza sono legate quasi esclusivamente

alle capacità del conducente. Ci si affida al macchinista e basta. «Il problema della necessità di investimenti per la preparazione, addestramento e all'impiego dei macchinisti», dice un altro macchinista, «è un problema che si pone da tempo. Il consiglio dei delegati del deposito locomotive fiorentino mi ha comunicato, ha sottolineato le precarie condizioni in cui si trova ad operare il personale sulla linea pisana per la mancanza di programmi tecnologici. La linea ferroviaria, oltre a far obblitare i tempi di ricostruzione del ponte sul Bientina, ha imposto anche di approntare linee codificate, ripetizioni dei segnali, controllo della velocità. Il centro vengono portati a termine lavori marginali o di solo prestigio. Il consiglio dei delegati, che è riunito ieri sera, ha deciso inoltre di incontrarsi con le forze politiche e sociali per discutere il grave stato di disagio e di insicurezza in cui si svolge il servizio ferroviario».

Nella foto: si liberano le rotaie, ingombre di carrozze

«A volte, quando brucia gli sterti lungo le massicciate, il fumo alzato dal vento fa un muro davanti al treno non si vede più nulla», dice un macchinista.

Si conoscono quindi, spaventosi incidenti sono accaduti per esempio sulle autostrade per questo motivo: temporali a catinelle, morti, feriti. Su treni non è quasi mai successo, ma i macchinisti risentono delle stesse difficoltà dell'automobilista di fronte a questi imprevisti».

«Affrontare un viaggio non è più che senza conoscere la linea», aggiunge un macchinista, «è pericoloso: occorre infatti concentrarsi per tutto il percorso su strumenti e segnali, ma di fronte agli imprevisti, ai banchi di nebbia o di fumo, l'unico aiuto è la memoria e la conoscenza della strada ferrata». Il consiglio dei delegati del deposito locomotive fiorentino mi ha comunicato, ha sottolineato le precarie condizioni in cui si trova ad operare il personale sulla linea pisana per la mancanza di programmi tecnologici. La linea ferroviaria, oltre a far obblitare i tempi di ricostruzione del ponte sul Bientina, ha imposto anche di approntare linee codificate, ripetizioni dei segnali, controllo della velocità. Il centro vengono portati a termine lavori marginali o di solo prestigio. Il consiglio dei delegati, che è riunito ieri sera, ha deciso inoltre di incontrarsi con le forze politiche e sociali per discutere il grave stato di disagio e di insicurezza in cui si svolge il servizio ferroviario».

Nella foto: si liberano le rotaie, ingombre di carrozze

Tante ipotesi ma nessuna certezza sulle cause della tragedia

Ora si cerca di capire com'è potuto accadere

PONTEREDERA — Come è potuto succedere? Perché il treno 2371 La Spezia Firenze ha fatto un salto su contro la spalletta di ferro del ponte Bailey? Perché andava così forte nonostante i segnali di avviso, nonostante che il macchinista conoscesse a memoria il percorso, fosse per lui quasi la strada di casa e l'avesse fatto decine e decine di volte? Perché ha imboccato senza frenare la curva e controcurva che portano al passaggio a livello di Fornacette? Una traccia su una curva di manovra, l'imprevisto, sempre un'ipotesi? E' possibile? O un sabotaggio, qualche strumento che non ha funzionato a dovere, qualche cosa che improvvisamente ha ceduto? E' ancora possibile.

Per ora ci sono solo le ipotesi: tutte da un po' più o un po' meno valide, tutte con qualche ragionamento non peregrino a confortarle e con altrettanto valide considerazioni a smentirle. Ci vorrà del tempo, forse molto tempo prima che chi di dovere si decida a dare l'esatta versione dei fatti e la ricostruzione ufficiale. Ed è un certo senso è anche giusto che si accenda con loro cose che si liquidano con andamenti sommarie. Debbono vedere ed esaminare gli esperti, debbono essere ascoltati i testimoni, deve essere sen-

tita la magistratura.

Sul ponte i viali di fuoco, i soldati e gli operai continuano a lavorare con le fiamme ossidriche per farsi largo tra i ferri contorti e tirar fuori gli ultimi corpi massacrati. L'aiuto le armi che spaziano sui pezzi interi dei vagoni intrappolati tra una spalletta e l'altra. Ogni tanto un soldato o un vialone di fuoco interrompe il suo ingenuo lavoro e corre verso la paratia dei graduali, a portare qualcosa che ha rotto. Viene messo tutto in un sacco in una baracca di lamiera poco distante. Anche uno strano pezzo di ferro che tutti i componenti del magistrato, dottor Tostodadi, guardano con attenzione. Un componente di acciaio, un pezzo di metallo liscio e liscio, tagliato a netto. Forse un pezzo del motore o di qualche manovella che ha rotto. L'hanno trovato però in una delle carrozze di testa, a decine di metri da quel che rimane della locomotiva. Che sia un oggetto estraneo, estraneo al corredo usuale di ogni treno? Si preannunciano gli esperti. L'avesse del sabotaggio o dell'attentato per il momento pare comunque la meno probabile: non c'è niente di concreto che possa in un modo o nell'altro avvalorarla anche se le altre ipotesi che si fanno (sabotaggio, distrazione, gua-

sto) hanno gli stessi scarsi elementi a conforto.

L'ingegner Tullio Grimaldi, direttore dipartimento delle ferrovie, si mantiene piuttosto sul vago anche se sembra incline ad avvalorare l'ipotesi della distrazione, cioè l'importazione della disattenzione o da una sbaglia di manovra. Parte dalla constatazione che lungo la ferrovia ci sono a ripetizione i segnali di pericolo.

«C'è un rallentamento a trenta chilometri all'ora prima delle due curve che portano al ponte — dice — ma dalla violenza con cui la motrice si è schiantata contro il pilone centrale è facile pensare che il treno viaggiasse a velocità assai più sostenute». Ma ancora non è stata trovata la «zona tachimetrica», una specie di scatola nera dei treni, dalla quale è possibile risalire alla velocità delle ruote di ferro. Normalmente esse nel loco hanno un numero di giri che è costante. Gli inquirenti e lo stesso ingegner Grimaldi non escludono che però sia stata strappata dal suo posto dalla carrozza che ha urtato contro il pilone del Bailey. Sotto la motrice è deragliata, ma non è difficile dire la velocità, ma ha contribuito anche la frenata?.

E' certo comunque che a Pisa il macchinista era stato avvertito della «prescrizione», una specie di tabella di marcia da seguire e che fino a Pisa i treni ave-

Non è ancora stata trovata la «zona tachimetrica», una sorta di «scatola nera» per i treni. La motrice ha cominciato a deragliare a 70 metri dal ponte

vano funzionato a marcia normale. «Il bicchiere delle prescrizioni con le loro limitazioni per ogni tratto di tragitto — assicura il direttore dipartimento — è stato bloccato alla stazione di Pisa. E' una documentazione importante».

Prima delle due curve e del ponte ci sono poi i segnali di rallentamento, uno di previsione con un segnale schiacciato di colore arancione e uno di avviso con il segnale rosso. E' un segnale che non andavano molto prima dell'impatto, secondo Pietro Casoli, con i treni in servizio. E' un segnale che non andavano molto prima dell'impatto, secondo Pietro Casoli, con i treni in servizio. E' un segnale che non andavano molto prima dell'impatto, secondo Pietro Casoli, con i treni in servizio.

«Dai suoi fatti si è subito accorto che il treno stava deragliando», ha raccontato il presidente del comitato di famiglia. «L'incidente è avvenuto a un tratto di ferro, ad una quarantina di metri dal ponte, la motrice correva ormai con le ruote sui sassi della massicciata. Quindi è andata a frangersi contro il pilone del Bailey. Sotto la motrice è deragliata, ma non è difficile dire la velocità, ma ha contribuito anche la frenata?.

E' certo comunque che a Pisa il macchinista era stato avvertito della «prescrizione», una specie di tabella di marcia da seguire e che fino a Pisa i treni ave-



Lutto cittadino a Pontedera

Il lutto cittadino a Pontedera. Oggi, per due ore, si ferma tutta la città dalle 10 alle 12. I cortei partono dalle 14 e 16. Il sindaco ha proclamato il lutto cittadino. Il sindaco ha proclamato il lutto cittadino. Il sindaco ha proclamato il lutto cittadino.

Il sindaco ha proclamato il lutto cittadino. Il sindaco ha proclamato il lutto cittadino. Il sindaco ha proclamato il lutto cittadino.

Il sindaco ha proclamato il lutto cittadino. Il sindaco ha proclamato il lutto cittadino. Il sindaco ha proclamato il lutto cittadino.

Treno deraglia a Staggia: nessuna vittima

A Staggia è andata bene. Alle 14 e 40 un locomotore e deragliato ma le tre carrozze viaggiatrici sono rimaste sui binari. La paura è stata tanta. I più avevano appreso alla radio e dalla TV la notizia del tragico deragliamento di Pontedera. Ma, passato lo svenimento si è subito constatato che i conducenti che i viaggiatori non avevano subito nessun danno.

Da Poggibonsi, stazione di partenza di questo treno che collega la città valdelsa con Siena, è partito un altro locomotore che ha riportato i passeggeri alla stazione e li hanno proiettati con mezzi di fortuna.

Il treno 891 era partito alle 14,33. Staggia è a un tiro di schioppo da Poggibonsi ed infatti, pochi minuti dopo, in un tratto che prevede un rallentamento, la locomotiva ha deragliato. Andava pianissimo ed è stata la fortuna: non ci sono stati infatti gravi danni. Sul posto si sono recati i carabinieri di Poggibonsi ed esperti delle Ferrovie dello Stato. Nel tardo pomeriggio è stato ripristinato il traffico sulla linea Empoli-Siena.

NELLA FOTO: una bara portata via a spalla dal luogo della tragedia