

Per ore i soccorsi e le ricerche dalla Vesuviana agli ospedali di Napoli

Il tremendo scontro nel racconto dei superstiti

Molti dormivano tornando dal lavoro - Difficile l'identificazione dei cadaveri fra la disperazione dei parenti - Giovane assistente universitaria col braccio amputato - « Ci hanno tirato fuori dalle lamiere... » - La città percorsa da decine di ambulanze - In sala operatoria a ritmo continuo



NAPOLI — Un particolare di un vagone ridotto a un mucchio di rottami

Ogni giorno migliaia di pendolari e turisti

La linea collega 39 centri come Pompei, Pomigliano d'Arco e Sorrento

Dalla nostra redazione
NAPOLI — Un disastro senza precedenti sulla ferrovia Circumvesuviana: una delle ferrovie più affollate di una delle zone più popolate d'Italia, come la fascia costiera del Golfo di Napoli e l'area Vesuviana.
I perché che cercano una risposta logica alla sciagura rimbombano ancora fra le ipotesi. Tra l'altro, la vecchia società delle « Strade ferrate secondarie meridionali » (SFSM) ribattezzata Circumvesuviana, aveva ottenuto recentemente un finanziamento per ammodernare le strutture. Il programma, quasi completato al 31 dicembre 1976, ha fornito nuovi elettrotreni, nuove opere fisse, ristrutturazione di stazioni, eliminazione di passaggi a livello pericolosi, raddoppio di alcuni tratti e automazione, con una spesa di 63 miliardi. Ma i pericoli non sono diminuiti. Oggi, la Circumvesuviana collega con Napoli 39 comuni della provincia, due comuni della provincia di Salerno e due di quella di Avellino. Complessivamente, nella zona servita dalla ferrovia, abitano 910 mila persone; cioè il 47 per cento della po-

polazione dell'intera provincia escluso il capoluogo.
Il fatto che le quattro linee della Circumvesuviana convergono tutte verso Napoli spiega in primo luogo l'alto numero di viaggiatori. Si calcola che nel 1976 siano stati trasportati cinquantatremila milioni di viaggiatori e che negli anni successivi il numero sia aumentato. E spiega anche che, in prevalenza, i treni di questa ferrovia servono prevalentemente viaggiatori pendolari, lavoratori che vanno avanti e indietro dalle fabbriche della zona industriale e dagli uffici di Napoli.
In estate, le vetture sono cariche anche di turisti diretti a Ercolano e Pompei, o alle località balneari della penisola Sorrentina. Ma la Circumvesuviana è soprattutto una ferrovia di lavoratori, studenti, di pendolari, in definitiva. Assicura, infatti, con i suoi 365 treni al giorno, un servizio frequente e puntuale.
Tradizionalmente, la linea più frequentata è stata sempre la Napoli-Castellammare di Stabia-Sorrento, lunga quarantadue chilometri e mezzo. Ma da alcuni anni, da quando a Po-



NAPOLI — Un'altra drammatica immagine dei vagoni incastrati

migliano d'Arco, cioè, è entrato in funzione lo stabilimento Alfasud, con tutto quello che vuol dire, in fatto di esigenze di trasporto, l'esistenza di circa 16 mila addetti, ha visto rapidamente aumentare la frequenza di lavoratori anche la linea Napoli-Pomigliano-Nola che raggiunge Batano in provincia di Avellino, percorrendo 39 chilometri.
Le altre due linee, servite dalla ferrovia, quelle più propriamente vesuviane, abbracciando esse da nord a sud i centri posti intorno alle pendici del vulcano sono la Napoli-Ottaviano-Poggioreale-Sarno lunga 38 chilometri e mezzo, e la Napoli-Torre Annunziata-Sarno, lunga 43 chilometri.
Tutto sommato, i treni della Circumvesuviana rappresentano uno dei mezzi più utilizzati percentualmente, se si considera che recenti stime valutano la mobilità tra Napoli e il resto della provincia in 355 mila spostamenti giornalieri, dei quali 180 mila, cioè il 51 per cento, con mezzi di trasporto collettivo, treno incluso.
Si tratta di una percentuale scarsamente rilevante che va ai trasporti

collettivi, ma nella quale, come si è visto, la Circumvesuviana ritaglia per sé una delle fette più grosse.
Oltretutto la quota del 33 per cento calcolata per il trasporto collettivo negli spostamenti in provincia di Napoli sale al 35 per cento per Circumvesuviana, nella zona servita. In prospettiva gli esperti ritengono possibile che la Circumvesuviana possa aumentare la propria utenza.
In realtà, per i centri che si addensano intorno alla città di Napoli, la stessa vicinanza costituisce un motivo di disinteresse per il treno che viene utilizzato sempre di più, a mano a mano che crescono le distanze degli spostamenti. Nel caso della Circumvesuviana, le cui linee convergono a raggiera verso Napoli, i comuni collegati a breve distanza dal capoluogo sono numerosi e questo dovrebbe costituire un fatto negativo. Sembra, tuttavia, che la congestione delle strade, anche in presenza di una discreta rete di svincoli autostradali, faccia propendere ormai molti verso la scelta del treno anche per le distanze brevi.
f. de a.

Dalla nostra redazione

NAPOLI — Per alcune ore la città è come impazzita. Autoambulanze a sirene spiegate l'hanno percorsa in lungo e in largo per accompagnare ai diversi ospedali le decine e decine di feriti, estratti a fatica, dalle lamiere contorte dei due treni. E davanti ad ogni ospedale — il « Cardarelli » di « Loreto Nuovo », il « Secondo Policlinico » — si sono ripetute le scene strazianti dei parenti che disperatamente cercavano tra la folla, tra i medici e gli infermieri qualcuno che potesse — con una indicazione — liberarli dall'incubo e di una disgrazia irreparabile.
ORE 16 — Lo spiazzo davanti all'ospedale « Loreto », un brutto e grigio caserme, presidiato dalle gazze della PS, è pieno all'inverosimile di ambulanze. Poco più in là, in disparte, quattro carri funebri sono stati segnalati che hanno cessato di vivere già quattro persone. Di due di loro si conoscono i nomi: Antonio Maida il conduttore di uno dei due convogli e Nicola Riccio. Gli altri due, un uomo e una donna, non sono stati ancora identificati. E i nomi rimbombano, ma sono quasi tutti dei feriti.
PRIMO PIANO DELL'OSPEDALE — Qui, nel reparto chirurgico, sono stati ricoverati la maggior parte dei feriti, venti, tra quelli condotti al « Loreto ». Altri tre sono stati accolti nel reparto medicina, mentre 15 persone dopo essere state medicate hanno potuto far ritorno a casa. Resistere nel reparto è quasi impossibile. Fa caldo. I feriti, accomodati su lettini di fortuna nel corridoio si lamentano. La gente aumenta a vista d'occhio. Ognuno vuole sapere, cerca un parente, un amico. « Chi ha vinto la partita? » chiede insistente Carmine Mosca di 33 anni ad un cugino che lo accudisce. È l'unica cosa che ripete da ore, con insistenza. Di tutto il resto non ricorda più nulla. E' sotto shock: lo scontro, lo schianto, il rumore delle lamiere, il lamento dei feriti, lo ha dimenticato per incanto. Tornava da lavoro, come la maggior parte dei viaggiatori. Non ricorda neanche da dove venisse.
Poco più in là, un altro ferito, Francesco Casillo, ha 46 anni, sposato, tre figli, per vivere si occupa di commercio. « Stavo leggendo il giornale — ci dice — mi riposavo un po' in attesa di arrivare a San Giuseppe Vesuviano, dove abito. All'improvviso ho sentito il finimondo. Qualche attimo e intorno a me era tutto un incendio. Mi hanno tirato fuori due vigili del fuoco. Hanno detto usare i pali di ferro per liberarci », si interrompe, e si lamenta un poco. « Mi hanno detto che ho una gamba rotta — aggiunge — speriamo che sia solo questo ».
Davanti alla sala operatoria una delle quattro che fin dai primi ricoveri sta funzionando a pieno ritmo) stanno inchiodati la madre e il padre di Maria Isabella D'Autilla una giovane assistente universitaria della facoltà di Sociologia, autrice ultima di un interessante libro su « Marginalità e lotta all'emarginazione ». Tornava anche lei a casa, a Sarno, dopo una dura mattinata di lavoro all'Università. Le hanno dovuto amputare il braccio destro, ha il femore spezzato: si lotta accanitamente perché superi lo shock emorragico.
« Eravamo andate a Napoli per fare spese — racconta Angela Esposito, una signora sui 40 anni — io e mia madre. Ora lei sta in sala operatoria perché si è fratturata tutte e due le gambe. Io sono in attesa delle radiografie. Mi chiedo ancora come può essere successo tutto questo, e meno male — aggiunge — che è capitato d'estate. Non c'erano i tanti studenti pendolari che d'inverno prendono proprio quel treno per tornare a casa dalle scuole della città. Io e mia madre stavamo chiacchierando — continua — quando ad un certo punto ho sentito come un "trac". Una specie di "onda" progressiva ci ha investito: ho visto, insomma incastrarsi l'uno nell'altro tutti i sedili davanti a me. Ho avuto anche il tempo di pensare che se "l'onda" non si fosse fermata saremmo scomparse anche io e mia madre. E invece per miracolo si è fermata proprio al sedile prima del nostro ».
« E c'erano anche tante persone che dormivano — aggiunge un altro ferito che non ha la forza neanche di dire il suo nome — quelli — aggiunge — non si sono nemmeno accorti di morire ».

Marcella Ciarnoffi

Perché uccide la «ferrovia di cartone»

Quattro morti e nove feriti soltanto nell'ultimo anno - Insidie e pericoli dell'impianto: ma per la direzione della Vesuviana tutto e sempre dipende dall'« errore umano » - Le richieste dei sindacati

Dalla nostra redazione
NAPOLI — Quattro morti e nove feriti soltanto nell'ultimo anno, prima della tragedia di ieri.
La chiamano la «ferrovia di cartone», ma l'ingegnere Paci — direttore della Circumvesuviana — ha perso le staffe ieri pomeriggio quando, sul luogo dell'ennesimo disastro, i cronisti gli hanno chiesto in quale considerazione erano state tenute le precise richieste avanzate dai sindacati e volte tutte ad ottenere un radicale miglioramento dei treni ed una maggiore sicurezza su tutta la linea.
« La ferrovia è più che sicura — ha replicato —. Si tratta soltanto di un errore umano ».
Ma per la direzione della Vesuviana (un'azienda del gruppo IRI) ogni volta che accade qualcosa dipende sempre da un errore umano.
Le ragioni di insicurezza (che favoriscono e determinano, di fatto, i cosiddetti «errori umani») sono in verità numerosissime: abbondano su tutta la linea decine di

passaggi a livello, custoditi e incustoditi; alcuni privi addirittura di barriere e affidati al rispetto di una segnalazione luminosa.
Proprio a un passaggio a livello, il 30 agosto dell'anno scorso, rimasero ferite nove persone per lo scontro tra un treno ed un camion, in un luogo che ha preso ormai, per i cittadini di Pompei (il luogo dove avvenne l'incidente) il significativo nome di «passaggio della morte».
Il 30 ottobre, poi, Amedeo Giova e il figlio Raffaele, mentre di domenica andavano a lavorare in campagna, furono investiti a Somma Vesuviana, ad un altro passaggio incustodito. Ci lasciarono entrambi la vita.
Come pure ci lasciarono la vita, appena il 18 marzo scorso a Mariglianella, Giovanni Bellopede e Vincenzo Esposito travolti su un'auto, a un passaggio senza barriere.
Anche in questo caso il sindacato aveva fatto fino in fondo il suo dovere ed il passaggio incustodito era stato con precisione indicato come «pericoloso» in una relazione presentata all'azienda.

Ma i pericoli non finiscono qui. Problema grave è quello delle segnalazioni.
« A guardare quei cartelli, quei semafori — ci dice un macchinista — non si capisce niente. Ce ne sono alcuni che non hanno nemmeno la protezione contro il sole: altri che si accendono con lampadine fioche; altri ancora ce li troviamo davanti subito dopo una curva o alla fine di rettilinei veloci ».
Eppure miliardi ne sono stati investiti. La stessa azienda si vanta di essere « la ferrovia più moderna d'Europa ».
Nel '77 è stato speso più di un miliardo per gli impianti di protezione automatica su tutte le linee e appena tre anni fa è stato portato a compimento l'ammodernamento della rete con l'introduzione degli elettrotreni per una spesa di 63 miliardi.
Ma che cosa, in effetti, è accaduto? Che questo ammodernamento è stato fatto soltanto a metà, per cui, alla fine, i pericoli rimangono in agguato.
Anche sul « tratto gioiello » che va fino a Sorrento, ad esempio, e che è tenuto in gran considerazione perché trasporta ogni anno migliaia di turisti, lo scartamento dei binari è troppo piccolo e non consente di procedere ad una velocità ottimale.
« Se superi il limite che ti ha insegnato l'esperienza — ci dice un altro macchinista — rischi sempre di volare fuori dai binari ». In alcuni tratti, addirittura, i treni viaggiano sugli stessi tracciati di quando per la prima volta venne messa in funzione la ferrovia.
Anche la « linea aerea » di alimentazione, specialmente nel tratto per Sorrento, finisce per saltare ad ogni temporale.

Il cordoglio di Pertini
Il Presidente della Repubblica, appena appresa la notizia del gravissimo incidente ferroviario avvenuto sulla linea «Circumvesuviana» a Napoli, ha avuto parole di profondo cordoglio per le vittime, esprimendo la sua affettuosa solidarietà ai feriti.
« Il cordoglio di Pertini »

« Cattivo isolamento: hanno detto i tecnici ogni volta che sono stati consultati. Eppure è stata da poco anche essa rifatta. Come pure più volte nella galleria di Vico Equense — sempre su questo tracciato — i treni sono stati fermati per aver preso improvvisamente fuoco.
Certo circuito o che altro? L'azienda ha sempre preferito circondare il tutto della massima discrezione. Anche per l'incidente di ieri tutto, per ora, è ancora avvolto nel mistero. Ma si sa per certo che i dirigenti faranno di tutto per esaltare il solito « fattore umano ».
In verità spesso per i macchinisti portare questi treni è come guidare un tram in mezzo al traffico cittadino e a volte sono costretti addirittura ad avanzare a passo d'uomo, azionando la sirena per invitare gli automobilisti a non attraversare i binari.
Così, dunque — cheché ne dica l'ingegnere Paci — nascono le tragedie e si moltiplicano gli... errori umani »
Vito Faenza



NAPOLI — Un'altra pietosa immagine sull'opera dei soccorritori

«Frenate, andate uno contro l'altro»

(Dalla prima pagina)
to sono, comunque, le due « scatole nere » (che fino a tarda ora, incastrate nelle lamiere, non erano state recuperate) e una terza « scatola » che registra tutti i movimenti dei treni presso la stazione centrale della Vesuviana.
I soccorsi sono durati per ore. Il primo ad accorrere è stato il titolare di una grossa lavanderia che si trova nella zona, Vincenzo Romano. « Ne ho soccorsi — dice, ancora sotto choc — più di trenta. Non sapevo più come fare. Ho consumato tutto quello che avevo a disposizione per il «pronto soccorso» della lavanderia ».
L'impresa era impari. Le 60 ambulanze della Croce rossa e degli ospedali sono andate avanti e indietro per oltre due ore. I vigili del fuoco hanno lavorato per ore ininterrottamente per cercare di estrarre i corpi.
Sono poi arrivati gli operai della SEBN, dell'Italsider e

della società napoletana ossigeno per portare i cannelli con la fiamma ossidrica e dare una mano nel tentativo di separare le lamiere accartocciate ed estrarre i corpi. Particolarmente emozionati gli operai della SEBN, cantieristi del porto di Napoli. Molti di loro, infatti, si servono regolarmente di questo tratto di ferrovia. Sono accorsi, quindi, con l'animo che si può immaginare. Il soccorso si presentava difficilissimo, c'era il pericolo di aggravare le condizioni dei feriti. Ma l'accoglienza ricevuta dai superstiti li ha spinti ad andare avanti fino allo stremo. C'è stato, infatti, chi li ha abbracciati; chi si è messo a piangere tra le loro braccia.
Gli stessi lavoratori della Vesuviana hanno dato prova di un grandissimo senso di responsabilità. Benché profondamente scossi, infatti, hanno continuato ad assicurare il servizio sulle rimanenti linee, in modo da non provocare disagi ad altre migliaia di pendolari.

La tensione tra i lavoratori era, comunque, elevatissima. « Lo abbiamo detto mille volte — sostenevano — che queste linee non sono sufficientemente sicure. Antonio Maida, ad esempio, era un macchinista esemplare, prudente, attentissimo. « I passagiri a livello continuo sono un incubo. Addirittura molti di essi sono stati in appalto a custodire i « semafori » che hanno un rapporto particolare con l'azienda. Questo, se è possibile su linee pressoché inutilizzate, dove passa un treno al giorno, certo non è possibile con i nostri treni, che passano decine di volte all'ora ».
Su queste questioni il senatore comunista Antonio Mola, recatosi in delegazione con numerosi altri dirigenti del partito sul luogo del disastro, ha presentato immediatamente una interrogazione. Le segreterie delle Fede-

razioni unitarie autoferrovie e del Consiglio aziendale della Circumvesuviana, nell'esprimere profondo cordoglio per le vittime e solidarietà ai feriti, ribadiscono « la necessità di una approfondita indagine che, oltre ad accertare le cause del disastro, segnali gli eventuali provvedimenti da adottare per ottenere i massimi livelli possibili di sicurezza ».
Anche il compagno Mario Gomez, presidente dell'assemblea regionale, e il compagno Maurizio Valenzi, sindaco di Napoli, hanno voluto immediatamente esprimere la loro solidarietà alle famiglie delle vittime e ai feriti, recandosi immediatamente negli ospedali cittadini.
Il consiglio comunale di Napoli, convocato per ieri sera, si è aperto — anzi — con commosse parole del sindaco dedicate alla tragedia ed ai lavoratori che vi hanno perso, inopinatamente, la vita. Un ultimo, significativo, particolare. Tra i morti — la cui identificazione ancora non

è compiuta al momento in cui scriviamo — c'è anche un altro macchinista della Vesuviana, Augusto Bianco. Era salito sul treno per andare a prendere servizio. E, come sono soliti fare i ferrovieri in questa occasione, aveva chiesto ospitalità nella cabina di guida. Era una cabina che correva incontro alla morte.
Tra i cadaveri identificati solo a tarda sera c'è anche quello di un terzo ferroviere, Biagio Perina, capotreno del convoglio 657 guidato da Antonio Maida, anche lui deceduto. Identificate anche le salme della Sienne Concetta Esposito, e del Genere Francesco Biondo, ambedue di Sant'Anastasia. Tra i feriti, uno dei più gravi è il macchinista dell'altro treno, Antonio De Martini, 33 anni, da S. Giorgio a Cremano. In migliori condizioni (tanto da essere stato già dimesso dall'ospedale) il bigliettaio dello stesso convoglio, Aristide Zepetella, 29 anni.