

Pesanti responsabilità dietro « l'errore umano » nella tragedia di Napoli

## Dispositivi di emergenza disattivati?

Il freno automatico non è entrato in funzione - La linea non è stata disalimentata in tempo? - Fuori uso il 90 per cento dei radiotelefoni - Segnalatori quasi tutti guasti - Inchiesta del ministero e della Regione - Accertato: il treno da Napoli è partito col semaforo rosso



NAPOLI — I rottami dei due treni dopo il tremendo scontro; a destra, l'assistente universitaria Maria Isabella D'Aulio che ha perso un braccio nell'incidente



### Così le presidenze delle commissioni nelle due Camere

Ecco il quadro dei nuovi uffici di presidenza delle Commissioni parlamentari dopo le votazioni di ieri.

**AFFARI COSTITUZIONALI** — Alla Camera è presidente il sudtirolese Roland Riz; vice-presidenti Renzo Moschini (PCI) e Girolamo La Penna (DC); segretari Eletta Bertola (PCI) e Vittorio Olcese (PRI). Per la presidenza della commissione i comunisti hanno votato il nome del compagno Ugo Spagnoli. Al Senato il presidente è Antonio Murrani (DC); vice-presidenti Sergio Flamigni (PCI) e Nicola Mancino (DC); segretari Antonio Bertì (PCI) e Vittorio Colombo (DC).

**INTERNI** — Alla Camera ne è presidente il repubblicano Oscar Mammi; vicepresidenti Pietro Conti (PCI) e Michele Zolla (DC), segretari Maria Augusta Pecchia (PCI) ed Ernesto Belussi (DC). Al Senato il settore Interni è assorbito dalla commissione Affairs Costituzionali.

**ESTERI** — Alla Camera è stato eletto presidente l'ex-ministro di Francesco Cossiga; vice-presidenti Gian Carlo Pajetta (PCI) — sul cui nome i comunisti avevano fatto convergere il loro voto per l'elezione a presidente — e Alberto Bonalumi (DC); segretari Giancarla Codignani (PCI) e Alfredo De Poi (DC).

**GIUSTIZIA** — Alla Camera ne è presidente il socialdemocratico Alessandro Reggiani; vice-presidenti Maria Teresa Granati (PCI) — sul cui nome i comunisti avevano fatto confluire i suffraggi per l'elezione a presidente — e Gianfranco Sabatini (DC); segretari Pierluigi Onorato (PCI) ed Elio Fontana (DC). Al Senato è presidente Giacomo Macaluso; vicepresidenti Ezio Ottaviano (PCI) e Luciano Bausi (DC); segretari Antonio Mola (PCI) e Giuseppe Avallone (DC).

**TRASPORTI** — Alla Camera presidente è il democristiano Antonio Marzotto-Caotorta; vicepresidente Mario Pani (PCI) e Gaetano Morazzani (DC); segretari Ottaviano (PCI) e Maduolo (PSDI).

**AGRICOLTURA** — Alla Camera confermato presidente il Franco Bortolani; vicepresidente Guido Janni (PCI) ed Enrico Rizzi (PSDI); segretari Natalino Gatti (PCI) e Giampaolo Mora (DC). Al Senato è presidente Giacomo Caracciolo (DC); vicepresidente Luigi Tropeano (PCI) e Ciccio (DC); segretari Libero Riccardelli (SI) e Giorgio Rosi (DC).

**BILANCIO — PARTECIPAZIONI STATALI** — Alla Camera il nuovo presidente è il repubblicano Giorgio La Malfa; vicepresidenti Guido Capelloni (PCI) e Saverio Citaristi (DC); segretari Olivetti (PCI) e Cuociati (PSDI).

**LAVORO** — Alla Camera nuovo presidente è il socialdemocratico Giuseppe La Loggia; vicepresidenti Guido Carandini (PCI) e Alberto Alardi (DC); segretari Mario Bartolini (PCI) e Gianni Ravagli (DC). Al Senato è stato eletto presidente il democristiano Giacomo De Vito (DC); vicepresidenti Luigi Tropeano (PCI) e Ciccio (DC); segretari Chielli (PCI) e Busseti (DC).

**INDUSTRIA** — Alla Camera il nuovo presidente è il repubblicano Giorgio La Malfa; vicepresidenti Guido Capelloni (PCI) e Saverio Citaristi (DC); segretari Olivetti (PCI) e Cuociati (PSDI).

**BILANCIO — PARTECIPAZIONI STATALI** — Alla Camera è stato confermato presidente il democristiano Giacomo De Vito (DC); vicepresidenti Luigi Tropeano (PCI) e Ciccio (DC); segretari Chielli (PCI) e Busseti (DC).

**INDUSTRIA** — Alla Camera il nuovo presidente è il repubblicano Giorgio La Malfa; vicepresidenti Guido Capelloni (PCI) e Saverio Citaristi (DC); segretari Olivetti (PCI) e Cuociati (PSDI).

**LAVORO** — Alla Camera nuovo presidente è il socialdemocratico Giacomo De Vito (DC); vicepresidenti Giovanni Furi (PCI) e Natale Pisicchio (DC); segretari Carlo Ramella (PCI) e Baldassarre Furnari (PSDI). Al Senato è presidente il democristiano Orio Cingarile; vicepresidenti Paolo Brezzi (SI) e Pepino Manente Comunale (DC); segretari Giovanna Lucci (PCI) e Ignazio Mineo (PRI).

**FINANZE — TESORO** — Alla Camera è stato eletto presidente il socialdemocratico Bruno Corti (DC); i comunisti hanno votato per il presidente uscente, compagno Giuseppe D'Alema; vicepresidenti: Antonio Bellocci (PCI) e Alberto Castelluccio (DC); segretari Francesco Tomi (PCI) ed Enrico Rubbi (DC).

**DIFESA** — Alla Camera è stato eletto presidente il dc Italo Giulio Cajati; vicepresidenti Vito Angelini (PCI) e Pasquale Bandiera (PRI); segretari Francesca Lodolini (PCI) e Bruno Stegnani (DC). Al Senato confermato presidente il democristiano Domenico Schirottona; vicepresidenti Salvatore Corallo (PCI) e Bruno Giust (DC).

**ROMA —** I disastri ferroviari in Italia (che non sono pochi) hanno in comune una caratterizzazione precisa, da definirsi « storica » e che connette queste sciagure nient'affatto con l'« errore umano », ma con la struttura stessa delle nostre linee ferate.

Dalla nostra redazione  
NAPOLI — All'« errore umano » per la tragedia della Circumvesuviana di Napoli, c'è stata la vita a tredici persone e che ha fatto settantuno feriti tra le centinaia di pendolari che affollavano le vetture, non ci crede nessuno.

O meglio, il ragionamento che si fa strada fra i lavoratori della ferrovia, nell'opinione pubblica, tra i familiari delle vittime, tra le migliaia di viaggiatori che ieri ancora affollavano tutti i convogli, è molto più rigoroso ed esigente dello « scaricabari e » tentato dai dirigenti dell'azienda.

**Mettiamo pure — si dice — che errore umano c'è stato. Che il macchinista del treno proveniente da Napoli, Antonio Maida (che, tra l'altro, proprio una settimana fa era stato premiato con una medaglia d'oro dall'azienda per avere svolto per venti anni in modo inappuntabile le sue mansioni) non ha visto il crocchio al semaforo ed è partito ugualmente, ma perché non è entrato in funzione il freno automatico? Perché il dispositivo di emergenza, collegato ai semafori e capace di bloccare il treno in soli trenta metri, non è scattato? ».**

Sono le domande attorno a cui, già da ieri mattina, si sta sviluppando l'inchiesta della magistratura diretta dal sosti-

tuto Italo Ormanni, che ha cominciato ad ascoltare tutti i possibili testimoni e — dopo un interrogatorio di tre ore — ha anche emesso una comunicazione giudiziaria per « disastro ferroviario colposo » nei confronti di Francesco Vollono, capostazione principale addetto alla sala operativa della stazione centrale vesuviana.

In base alle funzioni di controllo del Vollono (anche lui un dipendente esemplare, premiato domenica scorsa con una medaglia d'oro dall'azienda) si può dedurre che il magistrato sta indagando per vedere se la linea è stata disalimentata a tempo. E — a dimostrazione che sono ancora molti gli interrogatori di fondo — di questa impressionante sciagura — anche la commissione di indagine nominata dal ministro dei Trasporti e dalla Regione Campania si propone (come informa un comunicato ufficiale) di accettare che perché non è intervenuto il freno automatico, se il segnale della stazione di Cava de' Tirreni, pazzo, dove andate, lo schianto era ormai inevitabile.

Ma anche sui radiotelefoni, i lavoratori della Vesuviana hanno cose da dire. « Sul 90 per cento dei treni — dicono — il radiotelefono è guastato, da solo con certe mansioni (guarda caso sempre riservate alle donne): segretaria, dirigente di contabilità, dietista, ecc.

E' vero che a circa quattro mesi — come si dice insistentemente — è stato disattivato dall'azienda questo meccanismo per accrescere la velocità di esercizio? Il circuito, infatti, provoca qualche ritardo, dato che entra in funzione ogni volta che un elettrotreno supera la velocità consentita e quindi non consente « recuperi ». Una tragedia, dunque, che si poteva evitare?

Infatti, la giovane sociologa che ha avuto un braccio amputato nella tragedia, Maria Isabella D'Aulio, ha annunciato l'intenzione di costituirsela parte civile, se le indagini dovessero confermare direttamente nel mercato del lavoro.

Ti consente di vedere bene se

Intanto il sostituto Ormanni avrebbe accertato che effettivamente il treno è partito col rosso. Ma, a questo punto, vengono in luce gli incredibili sistemi artigianali che dovrebbero garantire la sicurezza, anche in caso di errore. Il capostazione di Cicala, Romano, ha visto il treno partire, è corso fuori dalla sua cabina, ha cercato di fare fatti e di gridare al macchinista di fermarsi. Ha dovuto constatare che non veniva visto, né sentito. Allora è tornato in stazione, ha preso il telefono, ha composto i numeri dell'interno che lo collegano alla centrale operativa e solo allora è riuscito ad annunciare quanto stava accadendo.

Ma l'interrogativo più grave riguarda, come dicevamo, il sistema automatico di frenatura. Su tutta la linea ferroviaria esiste un circuito di sicurezza collegato ai semafori: se un treno passa col rosso, si blocca pochi metri da solo. Perché martedì pomeriggio il sistema non ha funzionato?

E' vero che a circa quattro mesi — come si dice insistentemente — è stato disattivato dall'azienda questo meccanismo per accrescere la velocità di esercizio? Il circuito, infatti, provoca qualche ritardo, dato che entra in funzione ogni volta che un elettrotreno supera la velocità consentita e quindi non consente « recuperi ». Una tragedia, dunque, che si poteva evitare?

Infatti, la giovane sociologa che ha avuto un braccio amputato nella tragedia, Maria Isabella D'Aulio, ha annunciato l'intenzione di costituirsela parte civile, se le indagini dovessero confermare direttamente nel mercato del lavoro.

Prendiamo il corso ad indicazione generale. Molte si sono iscritte al « Margherita di Savoia » affascinata dalla possibilità di fare lingue in modo economico visto che gli istituti specializzati in genere sono carissimi. Altre perché speravano di andare ad imparare applicazione tecnica nelle medie senza nemmeno sapere che esisteva una legge che lo impedisce e che prevede una laurea.

« Quando sono venuta qui — racconta Paola — ero sicura che la mia strada fosse segnata e aperta, almeno, all'insegnamento. Invece di tutto questo ».

Facciamo un salto fra le « maturande » dell'indirizzo generale. Stanno interrogando in pedagogia. « Mi parli di Rousseau, di Emilio. Questo ragazzo: è stato un bene o un male che sia cresciuto in campagna? ». Il commissario spiega pazientemente una risposta che arriva insieme ad un timido cenno della testa. Non si capisce se è sì o no. « E Mazzini? Mi dica qualcosa del principio educativo mazziniano ». Con questa domanda è liquidata la storia, l'italiano, tutto.

L'atmosfera, in questa scuola, durante i colloqui è ben diversa da quella che si respira nei licei o anche in altri tecnici. Anche se si ripetono scene già viste — come orechiali test ad ascoltare le domande — si ha sempre l'impressione che sia accaduto qualcosa che sfugge completamente sia ai professori che alle studentesse. Anche perché ogni domanda che vada oltre il generico « mi parli di questo o quest'altro » è destinata a restare senza risposta. E non solo perché le ragazze sono impreparate, ma perché tutto — i programmi in primo luogo — è confuso, incompleto, vecchio. C'è anche qualche professore che ribadisce la « secondarietà » dell'italiano e della storia, a favore della scienza dell'alimentazione.

Non è un caso che i sforzi appena la seconda guerra mondiale e di italiano si arrivino a riuscire a riportare in attivo il bilancio.

Luigi Vicinanza

### « Guasti storici » sulle nostre ferrovie

ROMA — I disastri ferroviari in Italia (che non sono pochi) hanno in comune una caratterizzazione precisa, da definirsi « storica » e che connette queste sciagure nient'affatto con l'« errore umano », ma con la struttura stessa delle nostre linee ferate.

Centrano anzitutto il dissesto idro-geologico del suolo; le condizioni delle linee che in gran parte percorrono i tracciati da quando sono state costruite da un secolo in qua; il lento rinnovamento del parco trazione; la carente organizzazione dei dispositivi di sicurezza, che se applicati e funzionanti lungo un percorso a bordo dei locomotori dovrebbero annullare l'errore umano » anche di fronte a un segnale di via impedita superato inavvertitamente.

Il riferimento di tali defezioni strutturali del traffico ferroviario va fatto a una elevata percentuale della rete FS e di quella delle ferrovie in concessione. Migliaia e migliaia di passeggeri e ferrovieri hanno pagato con la vita le scelte errate di politica dei trasporti operate dal dopoguerra ai livelli governativi e la vocazione di molte società private a far soldi con le ferrovie.

Il lungo silenzio di sciagure e incidenti ferroviari in Italia, dalle molteplici cause, quasi sempre fanno riferimento purtroppo a questo criterio. Di essi riportiamo soltanto quelli più gravi verificatisi negli ultimi trentacinque anni, aprendo le nostre note con la terrificante sciagura del 2 marzo 1944 in una galleria tra la Campania e la Basilicata, in cui morirono 526 passeggeri e ferrovieri per intossicazione da anidride carbonica (non vengono considerati, di seguito, i disastri avvenuti all'altezza dei passaggi a livello, altra piaga delle ferrovie italiane).

10-12-1957 — Codogno, deragliamento di un rapido 17 morti.

10-11-1960 — Monza, deragliamento di un treno pendolare 16 morti.

2-2-1961 — Cassano d'Adda, deragliamento del rapido Parigi — Trieste 15 morti.

30-3-1961 — Bonassola, incendio in galleria 5 morti.

23-7-1961 — Soveria Mannelli (Calabria), alcuni vagoni delle Calabro-Lucane precipitano in una scarpata 71 morti. In questo caso il cattivo stato della ferrovia e del suolo fu provato senza ombra di dubbio.

31-5-1962 — Voghera, scontro 63 morti.

10-4-1966 — Civassio, scontro 5 morti.

25-10-1967 — Bollate, tamponamento fra treni pendolari 5 morti.

10-11-1967 — Battipaglia, per una mandria di bufali sui binari si scontrano due treni diretti 12 morti.

16-6-1967 — Barcellona (Messina), scontro in galleria 8 morti.

23-7-1971 — Galleria del Semiponte, deragliamento 5 morti.

23-7-1972 — Napoli, scontro tra due convogli della « Cumana » 5 morti.

10-6-1974 — Roma, rapido arriva a Termini senza freni 70 feriti.

10-3-1978 — Pontedera, deraglia treno pendolare 4 morti.

15-4-1978 — Murazzano di Vado (Bologna), deragliamento per frana del monte a ridosso della strada ferrata: 49 morti. Anche in questo caso il « fattore umano » è stato escluso. La sciagura destò enorme impressione lo scorso anno. I geologi denunciarono ancora una volta il dissesto delle nostre ferrovie e del suolo in generale. Il fatto è che a locomotori sempre più veloci e moderni si contrappone una strada ferrata vecchia. In questo caso l'« errore umano » diventa una regola inevitabile.

10-12-1979 — Codogno, deragliamento di un rapido 17 morti.

10-12-1979 — San Cesario di Lecce, tamponamento 17 morti.

10-12-1979 — Salerno, tamponamento 16 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 15 morti.

10-12-1979 — Roma, tamponamento 14 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 13 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 12 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 11 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 10 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 9 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 8 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 7 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 6 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 5 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 4 morti.

10-12-1979 — Genova, tamponamento 3 morti.