

La strage nella galleria I racconti



Vernio, la lunga attesa dei feriti che non arrivano

«Da qui usciranno solo cadaveri»

Sul versante toscano da anni si vive in costante allarme - «Ma alle stragi non ci si abitua mai» - Dolore, rabbia, stanchezza

Nostro servizio PRATO - Dalle ricetrasmittenti escono le voci gracchianti che descrivono l'orrendo scenario di un moderno inferno danteresco. Si sente la voce di Andrea Saccardi, un medico condotto che tra i primi ha cercato di entrare nella galleria della morte: «Ho visto quattro cadaveri, brandelli di corpi, un uomo con la gamba mozzata che implorava aiuto, c'è troppo fumo, non si respira...»

prepara le corsie all'emergenza: «Non sapevamo quanti e che tipo di feriti sarebbero arrivati - racconta - ci siamo preparati ad ospitarne il maggior numero possibile. Abbiamo piazzato anche letti nei corridoi mentre medici ed infermieri tornavano spontaneamente al lavoro mano a mano che apprendevano la notizia...»



VERNIO - Un vigile del fuoco e un gruppo di carabinieri sulle rotaie alla stazione di Vernio

difficili condizioni in cui lavorano i soccorritori partiti da Firenze: «C'è troppo fumo - riferisce Ivano Paci - è buio, occorrono le maschere antigas... Si attende da un momento all'altro l'arrivo dei primi feriti. Un'attesa che si allunga, snerante, per ore. Poi l'annuncio agghiacciante. Lo dà il vicepresidente dell'ospedale, Duilio Gambassi: dal versante fiorentino non usciranno feriti, le vetture sono irraggiungibili. Da questo lato della galleria potranno uscire solo cadaveri...»

Riattivata la linea ferroviaria Ore 15, l'espresso Roma-Amsterdam percorre i binari dell'attentato

Enorme impegno dei lavoratori FS Tempestivo intervento dei ferrovieri in servizio sul rapido 904 Le prime concitate ma importantissime operazioni di soccorso

ROMA - Il capotreno e un ferroviere del rapido «904», appena squassato dall'esplosione, impediscono al passeggeri scivolati di scappare alla cieca, nel tunnel, in direzione Firenze, dove il vento concentra le esalazioni tossiche scaturite dallo scoppio della bomba. Un altro ferroviere corre a perdifiato nel buio per attivare le segnalazioni di allarme, riuscendo per una manciata di secondi, appena 90, a fermare un TEE che sarebbe piombato nel mucchio come un'altra bomba. L'emergenza è scattata così. Il personale delle ferrovie dello Stato in servizio sul treno colpito dall'attentato è riuscito nel marasma di quei momenti a compiere le due o tre operazioni indispensabili a bastarsi e a dare il via alla macchina più complessa dei soccorsi.

Molti anche i convogli soppressi ieri notte. Tra questi il 77 (Roma-Milano), il 76 (Milano-Roma), il 701 (Bologna-Roma), il 703 (Parma-Firenze-Roma). L'opera dei lavoratori del trasporto e del personale della protezione civile è stata decisiva per permettere a tutti i treni speciali (in gran parte provenienti dall'estero e carichi di emigrati intenzionati a trascorrere i giorni di Natale nei paesi di origine) e a quelli internazionali di arrivare, anche se con ritardo, alle destinazioni previste. Anche nel chiamare il personale a partecipare alle manifestazioni di protesta, indette ovunque in Italia, i sindacati confederali del trasporto hanno raccomandato di garantire i collegamenti e i servizi in programma, sia nelle ferrovie sia negli aeroporti.

Costituito a Bologna un centro di informazioni e assistenza

BOLOGNA - La Giunta comunale di Bologna ha costituito un centro di informazioni e assistenza per le persone e i familiari rimasti coinvolti tra la sede nell'ufficio demografici del Municipio di Bologna (tel. 051-290438 e 290439). Analogo ufficio è stato costituito presso la prefettura. Telefoni 051/337111 - 337347 - 337420.

In poche ore mobilitate oltre 1200 persone

ROMA - La protezione civile ha mobilitato in poche ore 1225 uomini nelle operazioni di soccorso alle vittime dell'attentato di San Benedetto Val di Sambro. Coordinati dai prefetti di Bologna (Carruba) e di Firenze (Mannoni) che si sono avvalsi della collaborazione di altri 60 funzionari, hanno lavorato ininterrottamente fino al completo ripristino del traffico ferroviario 250 vigili del fuoco, 250 carabinieri, 260 agenti di polizia, 105 militari, 300 aderenti alle associazioni del volontariato.

In difficoltà i convogli sulla Roma-Orte-Falconara

ANCONA - L'attentato sulla Firenze-Bologna ha avuto immediata ripercussione sul traffico ferroviario della trasversale Roma-Orte-Falconara Marittima su cui è stata dirottata gran parte del traffico. Primo convoglio, «transitato» alle 23 di domenica l'espresso Milano-Catania-Agrigento. Poi è stato un susseguirsi di convogli fino alle 10 di ieri mattina. Sulla Roma-Orte-Falconara ne erano transitati 22. Il personale delle stazioni interessate è stato potenziato. Le difficoltà maggiori si sono verificate nei pressi del valico appenninico di Fossato di Vico a seguito di rallentamenti. Nella mattina di ieri i convogli avevano registrato dei consistenti ritardi. La situazione viene seguita dai funzionari del compartimento ferroviario di Ancona i quali hanno affermato che lo stato di emergenza proseguirà anche se nel pomeriggio è avvenuta la riapertura integrale della linea direttissima, in quanto resta da smaltire il traffico dei treni meteo i cui convogli, diretti al nord, sono stati bloccati a sud di Roma.



BOLOGNA - Un agente raccoglie una bombola bruciata

«Mandanti ed esecutori in libertà organizzano nuovi orrendi crimini»

I familiari delle vittime: il terrorismo non è sconfitto

Intervista a Torquato Secci, presidente dell'associazione sorta dopo la strage del 2 agosto 1980 a Bologna «Noi non dimenticheremo mai» - «Lo Stato ha gravi responsabilità: c'è chi copre i colpevoli e nasconde la verità»

Dalla nostra redazione BOLOGNA - «Era previsto. Lo sapevo io e lo sapevano i familiari delle vittime di tutte le stragi (e lo abbiamo più volte denunciato). Lo sapeva la gente, lo sapevano i servizi segreti, lo sapevano i ministri e gli uomini di governo. Il terrorismo, specialmente quello fascista, non è finito, e come potrebbe esserlo? Per tutte le stragi che si sono verificate in questi anni nessun vero responsabile è stato trovato. I mandanti sono liberi e organizzano altri massacri...»

l'incolumità dei cittadini. Ma poi pensi che è quello stesso Stato che ha gravissime responsabilità. Il terrorismo non è stato sconfitto, e sa perché? Perché manca la volontà politica: perché dentro lo Stato c'è chi copre i colpevoli e nasconde la verità. A quattro anni dalla strage di Bologna i risultati delle indagini sono molto miseri: o si tende a fare in modo che la gente col tempo dimentichi, si rassegni. I servizi segreti si nascondono dietro al segreto di Stato e non dicono niente, occultano indagini importanti, ostacolano in tutti i modi il corso della giustizia. Tutti sanno che non sono pazzi coloro che mettono le bombe, ma gente pagata da chi persegue un disegno politico preciso. Dalla ricostruzione dei fatti emerge con chiarezza che anche

questo attentato è stato preparato con grande attenzione, curando tutti i particolari, e non è frutto di un'impulsione di qualche sbandato. Ma il fatto gravissimo, agghiacciante, è che molte volte chi deve difendersi sa che si sta preparando un'altra orribile strage, e non interviene. Mesi prima che si verificasse l'attentato di Bologna il colonnello Spiazzi era stato mandato a Roma per indagare su un possibile attentato, ma non l'ha trovato. Questo fatto testimonia che c'era e c'è gente che sa: il loro mancato intervento li rende complici di questi assassini. Tante stragi sono ancora impuniti, i colpevoli sono solo ombre. Con quale spirito si può proseguire la mobilitazione e la lotta? «Mettillo in chiaro le cose. Chi ha perso i propri cari e la maggioranza della gente comune ha radicato nel proprio animo il grandissimo odio contro la democrazia, la voglia di non cedere e di lottare ancora. Ma molta gente va educata. E questo si può fare soltanto dando le notizie in modo esatto. La stampa (e anche l'Unità non è esente da colpe) ha le sue responsabilità. I giornali sottovalutano questi fatti. Ne parlano per qualche giorno, subito dopo l'attentato, poi dimenticano, non fanno nessuno sforzo per analizzare i perché e spiegarli in modo corretto ai cittadini. Una cosa è certa. L'opinione pubblica vuole giustizia e continuerà a chiederla sempre. È un impegno morale e civile al quale nessuno può e deve mancare. E in gioco la democrazia.»

Alessandro Alvisi

L'esplosivo utilizzato era ad altissimo potenziale La violenta onda d'urto ha fatto esplodere, dall'esterno verso l'interno, i vetri delle carrozze Perché il rapido si è fermato

Tra i mezzi di trasporto, il treno, come dimostra qualsiasi statistica, è il più sicuro, ma non è certo invulnerabile agli attentati e ai sabotaggi, e non è pensabile una «sorveglianza» continua su centinaia di convogli che percorrono ogni giorno gli oltre 10.000 chilometri di linee della nostra rete ferroviaria. In una qualsiasi stazione un anonimo passeggero pone su una reticella portabagagli un altrettanto anonima valigia piena di esplosivo, con tanto di detonatore temporizzato, scende subito o alla stazione successiva, ed uno spaventoso crimine può essere messo in atto. Sono passati i tempi dei sistemi ad orologeria che con il ticchettio potevano rivelare la loro presenza: un temporizzatore elettronico è facile da costruire e non fa il minimo rumore. La zona ove un attentato ferroviario presenta per definizione la massima gravità, è la galleria, ove non può non verificarsi tutto ciò che nell'agghiacciante realtà è avvenuto tra Vernio e San Benedetto Val di Sambro. Esplosivo piazzato dagli attentatori era ad altissimo potenziale, e in quantità notevole: la carrozza è letteralmente esplosa, e la

sua struttura dilaniata ha forzato contro le pareti della galleria, ed al tempo ha «strappato» alcune centinaia di metri di linea aerea elettrica di alimentazione. Il treno si è quindi fermato, e per due motivi: mancanza di energia alla locomotiva, e blocco dei freni. Quando, infatti, una linea aerea elettrica viene divelta o comunque «cade», automaticamente un interruttore ad alta tensione posto nella sottostazione di alimentazione della linea, si apre nel giro di frazioni di secondo. Una linea elettrica alla tensione di 3.000 volt, «caduta», costituirebbe infatti un pericolo gravissimo. Oltre a questo, l'esplosione a bordo, in un punto o nell'altro, dà sfogo all'aria compressa del sistema frenante, che, essendo costruito «in sicurezza», arresta automaticamente il convoglio e lo tiene bloccato fino a che, con adatta manovra, venga reso nuovamente mobile, ossia «sfronato», come si usa dire in gergo ferroviario. Rimangono efficienti, sulla locomotiva e sulle carrozze, i «servizi ausiliari» alimentati dalle batterie di accumulatori di bordo, per cui, per lo meno, le luci interne restano accese.

Come in tutti i casi di esplosione, alla deflagrazione dell'esplosivo segue un incendio, che coinvolge in breve bagli, arredi, parti strutturali leggere delle carrozze (parti divisorie, pannellature diverse, soffittature interne ed altro). Gli indumenti personali (quasi tutti i passeggeri hanno un bagaglio) sono infiammabili per definizione. I materiali che costituiscono le strutture e gli arredi della carrozza, sono di solito «non propaganti la fiamma» e «autoestinguenti», ma quando sono coinvolti in un incendio, finiscono per bruciare anch'essi, e per di più sviluppano gas tossici: acido cloridrico, acido fluoridrico, ammoniac, cianuri, ossido di carbonio. In galleria, tutto si fa estremamente più grave. L'esplosione, non trovando sfogo al gas che genera in grande quantità nel giro di frazioni di secondo, rompe i vetri delle altre carrozze «dall'esterno verso l'interno», proiettando sui passeggeri veri e propri proiettili, costituiti da pezzetti e schegge di vetro: anche il più solido dei vetri «infrangibili» non può resistere alla violenta «onda d'urto» provocata dall'esplosione in un ambiente chiuso.

È un attentato calibrato al secondo per renderlo il più rovinoso possibile Così i soccorritori hanno tirato fuori dalla galleria il «904»

L'incendio, come detto, genera gas tossici ed irritanti, che letteralmente avvelenano l'organismo, e, al tempo, rendono difficilissima o quasi impossibile la respirazione (basti pensare alla presenza di ammoniac). I gas non trovano uno sbocco, ristagnano in galleria, prendendo nella loro morsa mortale chi vi rimane esposto, e rendendo estremamente difficile l'afflusso dei soccorritori. Questi infatti, per le prime ore, hanno dovuto operare con maschere ed autospiratori. Dalla cronaca, fatalmente affannosa e incompleta degli avvenimenti, emerge la lucidità, la tempestività, l'abnegazione dei soccorritori. Le varie squadre, pompieri, medici, altri specialisti e non specialisti, sono penetrati in galleria con maschere, respiratori e hanno iniziato la loro opera. I ferrovieri, dato l'allarme telefonico (a parete, ogni chilometro circa, c'è sempre un telefono collegato alla stazione più vicina), hanno subito capito la situazione, per cui è stato possibile, con un'azione tempestiva e tutt'altro che facile, sezionare il treno, e trainarlo, salmo le ultime carrozze, fuori dalla galleria con una locomotiva diesel, accorsa da Bologna,

in poche decine di minuti. Contemporaneamente, ha sgomberato e tenuto libero l'altro binario, che è stato utilizzato come binario di soccorso per far affluire le cellule fotografiche e illuminare così la zona del disastro, convogliare i feriti, e purtroppo i corpi delle vittime, fuori dalla galleria in tempi brevi: le carrozze esplose si trovavano circa a sei chilometri da uno degli imbocchi della galleria, a 12 dall'altro. Il trasporto dei feriti con barelle e barellieri, camminando sul fondo della galleria, sarebbe stato un calvario. Nel giro di poche ore, evacuati dalla galleria i feriti e rimosse le salme delle vittime, la parola è passata agli specialisti di altro tipo che, sempre lavorando nelle difficili condizioni dell'ambiente chiuso e angusto della galleria, hanno constatato da vicino quali fossero le condizioni delle carrozze sinistrate, in particolare quella «esplosa», e quali le condizioni del binario. È risultato che il binario non era danneggiato, e le carrozze non erano deragliate. Sono state quindi tagliate alla fiamma, con un lavoro pericoloso e gravosissimo, le lamine che forzavano contro le pareti e il soffitto della galleria, per poter ri-

morchiare le carrozze fuori dalla galleria stessa, cosa resa possibile nelle prime ore della mattinata. Altri specialisti ancora hanno effettuato controlli e verifiche al binario ed è iniziata la ricostruzione del tratto divelto e distrutto della linea aerea elettrica. Queste brevi note consentono forse di formarsi un'idea di quanto si è verificato, ma soltanto chi vi si è trovato implicato, come passeggero o come soccorritore, può veramente dare la misura del disastro: le parole scritte, in drammi del genere, sono poca cosa. Ma queste note, stese nello scarno linguaggio che un tecnico finisce sempre per tenere, mettono in luce un fatto incontrovertibile, agghiacciante e quanto rivoltante: dietro la mano assassina di chi ha deposto l'esplosivo nella carrozza, naturalmente di seconda classe, ove viaggia chi ha minori possibilità economiche, sta una mente fredda e lucida che sa molto bene ciò che un attentato dinamitardo in galleria può comportare, ed ha quindi calibrato l'attentato al secondo, per renderlo il più rovinoso possibile.

Paolo Sassi