

Strage sui binari



Ha vagato per tutta la notte poi s'è costituito ai carabinieri Accortisi dello sbaglio i dirigenti di Ciampino hanno cercato di impedire, con ogni mezzo, lo scontro fra i due convogli Per le Ferrovie l'«errore è umano anche nell'era del computer»

In carcere il capostazione: «È colpa mia»

Fs sotto accusa, non si è potuto fermare il treno della morte

Un capostazione era al bar. L'altro, rimasto solo, per errore ha dato il «via libera». Ma l'incidente di lunedì (6 morti, 200 feriti) non ha solo una responsabilità «umana»: nessuno ha potuto fermare il treno in corsa perché non c'erano le radio. E, con un solo binario a disposizione, era impossibile «deviare» il convoglio. I ferrovieri: «Ci mandano allo sbaraglio». Le Ferrovie replicano: «Abbiamo la rete più sicura d'Europa».

non ha funzionato. Mentre si prappugliava il treno, Alfredo Valente, l'altro capostazione, è andato a bere un caffè. E Sossio Dolce, rimasto solo, ha azionato il semaforo, dando la luce verde al convoglio.

Forse, ha pensato che il «treno» da Velletri fosse già passato: i convogli, su queste linee, sono tutti dello stesso colore, gialli e arancioni. Il «locale», invece, era in ritardo di qualche minuto, nella stazione di Ciampino doveva ancora arrivare. Quando è stato dato il «via» al diretto, anzi, era fermo nella vicina stazione di Casa Bianca.

I due ferrovieri si sono accorti subito dell'errore. Alfredo Valente, vedendo passare il convoglio a tutta velocità, è uscito dal bar gridando al collega: «Perché non mi hai aspettato?». Poi, insieme, hanno cercato di evitare il disastro. Ma non ci sono radio, sui treni della vecchia linea Roma-Velletri, né telefoni. Impossibile comunicare. E, da Velletri a Ciampino, vi è un solo binario: il diretto correva verso il «locale», senza che potesse essere «deviato». I due hanno tentato altre strade. Hanno chiamato una stazione vicina, dove ancora i binari sono doppi, sperando che i colleghi potessero azionare gli scambi e «deviare» il treno. Ma il Velletri-Roma era già partito da qualche minuto, ormai si trovava a Casa Bianca, una stazione in «disarmo», dove, per risparmiare, le

Ferrovie, sei anni fa, hanno chiuso gli uffici. Altro tentativo. Hanno telefonato a un casellante che, forse, avrebbe potuto fermare il diretto. Nessuno ha risposto alla chiamata.

Un'esagerazione? Forse no, se ieri, per tutto il giorno, i sindacati, i pendolari, le associazioni di consumatori e di utenti, i politici di ogni partito, il Movimento federativo democratico hanno tempestato i giornali con comunicati che ripetono: «La colpa è dell'Ente

ferrovie, per risparmiare non garantisce nemmeno più la sicurezza...».

E cosa dicono le Ferrovie? Dagli uffici romani, è uscito un fonogramma strano: «L'errore è umano, anche nell'era del computer. Ma ciò non ci esime da responsabilità. Cioè: la colpa è di quei due capostazione, poi forse, in parte, c'entra l'Ente. Segue l'elenco delle decisioni, prese per «rinforzare» la rete. Si scopre così che le Fer-

rovie prevedono di automatizzare le principali linee a binario unico (come quella dell'incidente) entro i prossimi 24 mesi. E che è stata varata una campagna sulla sicurezza «per sensibilizzare i ferrovieri, della durata di tre mesi».

Le accuse? Le proteste? Fantasia: il comunicato finisce così: «Non sono ammissibili speculazioni para-sindacali». «Le ferrovie italiane restano le più sicure d'Europa...».



I soccorritori al lavoro per salvare i feriti

CLAUDIA ARLETTI

ROMA. «È colpa mia», ha sussurrato davanti ai carabinieri il capostazione Sossio Dolce. Gli occhi cerchiati, si è presentato ieri mattina all'alba in caserma, dopo una notte trascorsa senza sapere cosa fare. «Sono stato io», lunedì alle 17.40, per errore, ha dato il «via libera» al diretto Roma-Velletri. Che, così, ha continuato la sua corsa a cento all'ora, verso un «locale» fermo sui binari, appena qualche chilometro più in là.

Roma e dintorni, ne restano una quarantina, almeno due ancora in gravi condizioni. Si è saputo anche di un fatto curioso: uno degli scampati è il vigile del fuoco che, la settimana scorsa, si è salvato per miracolo dal crollo di una scuola antincendi, a Roma. «Quel treno l'avevo preso per caso, mi ero sbagliato», ha raccontato ieri, confusissimo, ai giornalisti.

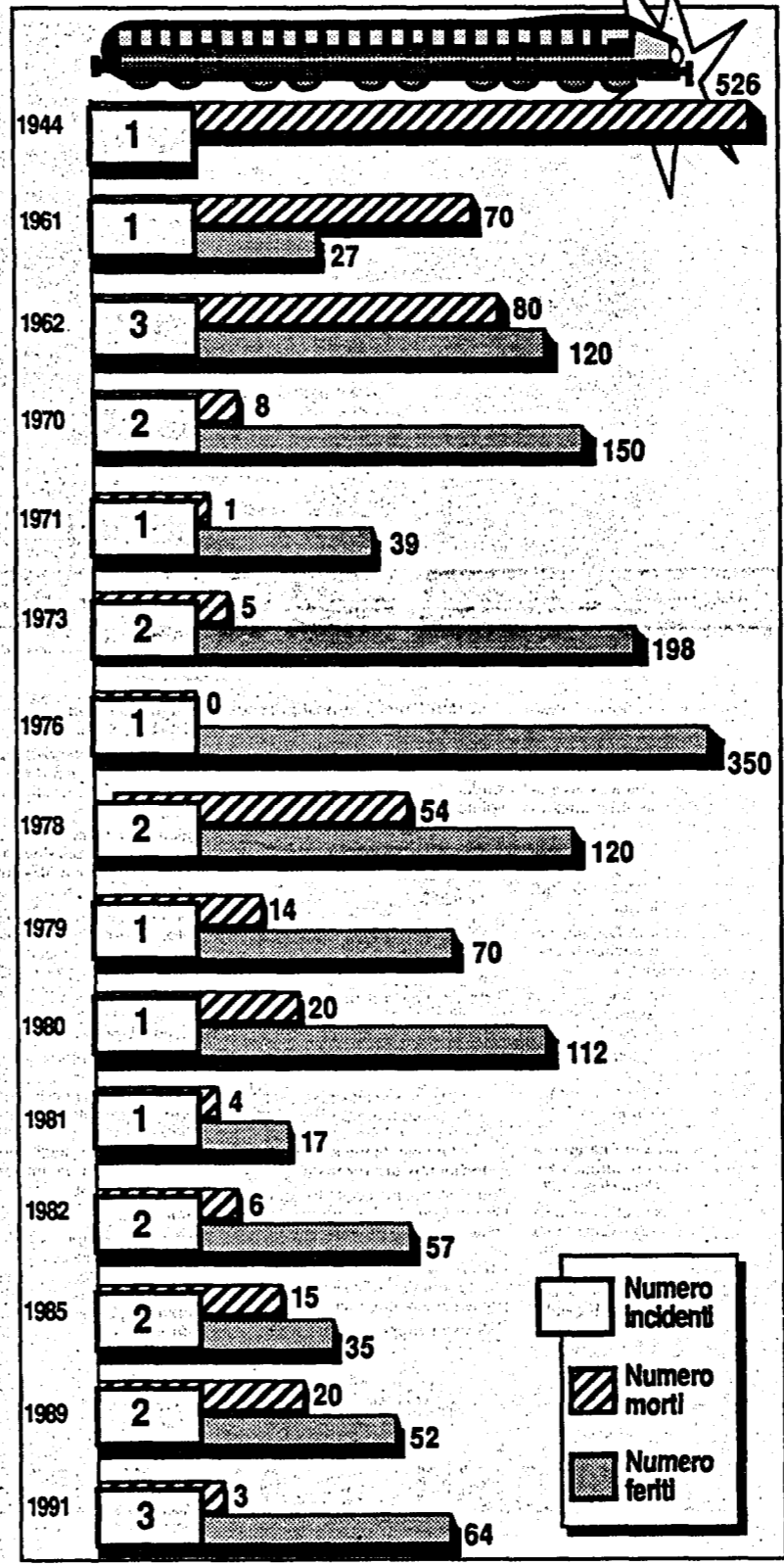
RAUL WITTENBERG

ROMA. Il treno è fermo in stazione, il capostazione deve accertarsi che la linea è libera telefonando al collega della stazione successiva. Ricevuto l'ok, dai marciapiedi annuncia al macchinista che può partire. O, se dispone di un segnale luminoso, dà luce verde. Ecco, questa è la procedura nelle tratte a binario unico prive di blocco automatico come la Roma-Velletri, che si adotta in uno snodo abbastanza importante del traffico pendolare a sud di Roma, quello di Ciampino, dal quale si diramano anche i convogli diretti a Frascati e Albano. Una procedura «a vista», assurda nell'epoca dei computer (come osserva il presidente della Camera Nilde Iotti), che si affida all'attenzione di un uomo e sconta il rischio di disastri come quello di lunedì.

Ma è anche l'epoca dei telefoni cellulari, utilizzati per far comunicare il macchinista sul treno con il personale a terra che segue la corsa «minuto per minuto». Il boom delle vendite di questo strumento non ha sfiorato l'Ente Fs, ed ecco che lunedì sera Sossio Dolce accortosi dell'errore si affannava a chiamare l'altra stazione o il casellante per fermare l'inconsapevole macchinista. Non ha che da assistere impotente allo scorrere dei secondi più lunghi della sua vita, in attesa della tragedia che esplose inevitabile. Nella rete delle Fs solo alcune linee importanti hanno il collegamento telefonico tra il controllo a terra e la cabina della motrice. Ma funzionano male, dice il leader del Comu Elio Gallori, la Telettra non riesce a perfezionare i collegamenti. E dire che in Spagna, aggiunge, ne hanno adottato uno che comunica a meraviglia e registra ogni conversazione.

niente dalla direzione opposta, il macchinista fermo in stazione era obbligato a seguire un preciso regolamento: partire soltanto dopo aver visto passare il convoglio incrociante. Ebbene, questa norma è stata abolita. Certo, ci vorrebbe la segnalazione luminosa lungo tutta la linea, ma sono troppe quelle «secondarie» che non ne dispongono. E si va avanti alla meglio mentre l'«ammendamento» della rete va a rilente. Oltretutto alcune stanzionine intermedie, con i tagli al personale realizzati dall'Ente (40mila ferrovieri su 220mila), sono state private di personale, funzionano come delle pensiline d'autobus. È proprio il caso di Casa Bianca e S. Maria delle Mole, dove è avvenuto l'incidente.

L'abisso fra questa realtà e le ambizioni dell'Ente è evidente. I Cobas dei ferrovieri sostengono che sull'altare dell'alta velocità si sacrifica la sicurezza nelle linee secondarie, i famosi «rami secchi». Ovviamente l'Ente sostiene il contrario, ma non è un caso che il suo amministratore straordinario Lorenzo Necci appena una decina di giorni fa abbia annunciato il 1992 come l'anno della sicurezza e della qualità della rete esistente. Dopo i grandi progetti avviati nel '91 per i treni superveloci, è l'ora di occuparsi del quotidiano. Tutti i responsabili dell'Ente ripetono che quelle italiane sono le ferrovie più sicure d'Eu-



La protesta dei ferrovieri Oggi sciopero

Ammodernamento e sicurezza del sistema ferroviario italiano: lo chiedono i sindacati autonomi e confederali che, dopo l'incidente dell'altro ieri, hanno proclamato per oggi un'ora di sciopero nazionale. Nilde Iotti: «Nell'epoca dei computer ci sono ancora manovre ferroviarie affidate alla mano dell'uomo». Ieri un incontro tra organizzazioni sindacali ed Ente ferrovie dello Stato.

NOSTRO SERVIZIO

ROMA. Un'ora di sciopero generale unitario dei ferrovieri. Si svolgerà dalle 12 alle 13 di oggi. Lo hanno proclamato i sindacati confederali dei trasporti, quello autonomo delle Ferrovie (Coordinamento macchinisti uniti), per porre con forza il problema della sicurezza, e dell'«ammendamento» del sistema ferroviario italiano. In ricordo delle vittime dell'incidente ferroviario avvenuto l'altro ieri alle porte di Roma, i lavoratori devolveranno la trattenuta dalla busta paga «per la costituzione di un'apposita fondazione. Destinata ai familiari delle vittime degli incidenti ferroviari e a studi sulla sicurezza del lavoro». Sono le decisioni assunte ieri al termine di un incontro avvenuto tra sindacati autonomi e confederali e l'amministratore straordinario delle Ferrovie Lorenzo Necci. Dopo la riunione Cgil, Cisl, Uil e Fisas hanno revocato lo sciopero nazionale di due ore proclamato per giovedì 6 febbraio, mentre il Comu si è riservato di decidere se sospendere o meno l'agitazione indetta nel compartimento di Roma dalle 9 alle 18 di oggi, proclamata per un'ora ad inizio turno.

Le Fs continuano a promettere: «Completiamo l'automazione nel '93» Due linee su tre a binario unico E le manovre si fanno «a vista»

Una tragedia ferroviaria proprio una settimana dopo che le Fs avevano annunciato il 1992 come l'anno della «sicurezza». È la contraddizione di un Ente che per dieci anni fino al '90 non ha investito in tecnologie, nonostante due linee su tre siano a binario unico, affidate al rischio dell'«errore umano». Le Fs si difendono e promettono di completare il programma di automazione entro il '93.

L'OPINIONE SERGIO TURONE

La morte in diretta del ferroviere



Il momento in cui raccoglie dati ed immagini, l'informatore ignora sia gli sviluppi dell'episodio su cui lavora (chi lunedì sera poteva escludere che il macchinista intrappolato dalla feraglia sarebbe stato estratto in tempo e salvato?), sia la valenza informativa degli elementi che sta raccogliendo. E nel momento in cui un giornale decide la pubblicazione di una fotografia ghiacciante (o che tale diventerà quando si saprà che il soggetto ri-

tratto è deceduto), oppure un telegiornale manda in onda le immagini di un'agonia, legittimamente suppone che la vista di una così tremenda sofferenza possa offrire all'opinione pubblica elementi di valutazione, anche emotivi, idonei, per esempio, a sollecitare inchieste giudiziarie severe sulla responsabilità dell'episodio di cui si parla.

Allora è giusto che un ferito in punto di morte sia bersagliato dalle luci mortali degli obiettivi? No, questo non è giusto, e bisognerebbe che non avvenisse più. È tuttavia illusorio pensare a codici di comportamento automatici del giornalismo, al di là delle scelte comportamentali di ciascuno. Si può semmai ritenere che dovrebbero essere le autorità di polizia ad impedire che la vittima di un incidente venga assediata da cronisti e teleope-

Advertisement for Nadir, a periodical of reformist orientation. It lists the Director (Giuseppe D'Alò), the Responsible Director (Marina Guardati), and the Editor (Mariano D'Antonio, Biagio De Giovanni, Clara Fiorillo, Renato Lamberti, Gabriella Lanzara, Ugo Marani, Graziella Persico, Franco Salvatore, Massimo Villone, Eduardo Vittoria).