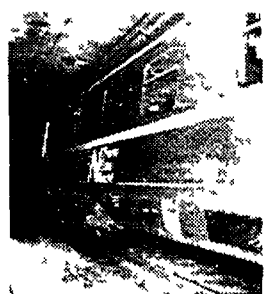
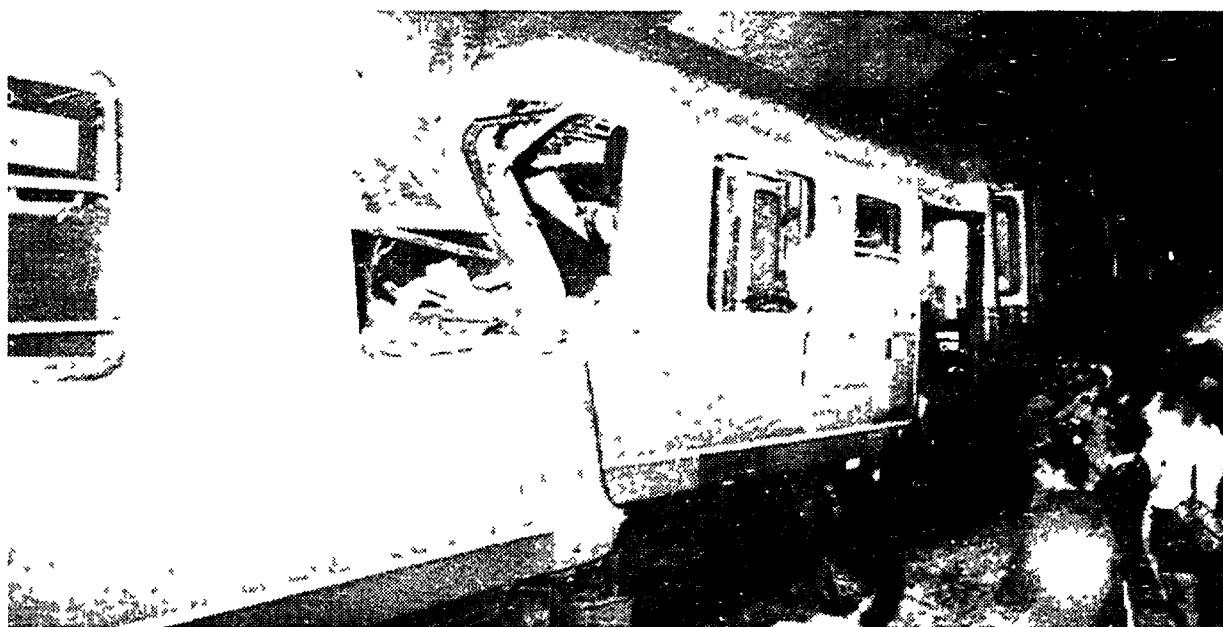


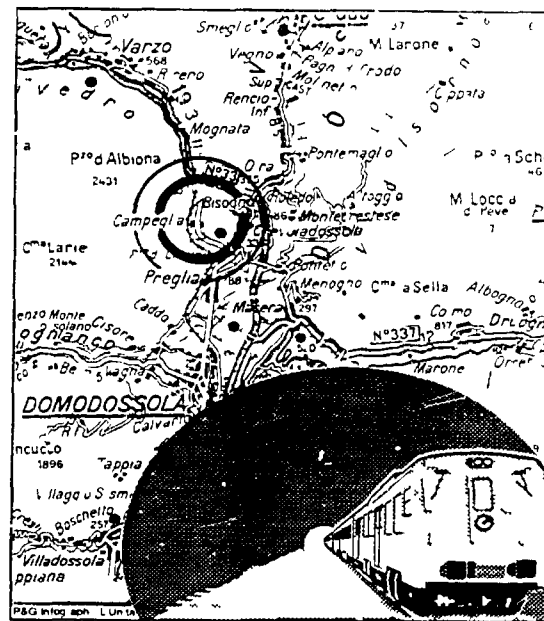
# Panico in galleria



I due convogli: Parigi-Firenze e Dortmund-Roma si sono scontrati nei pressi di Domodossola. Immediati e difficili i soccorsi. Soltanto la bassissima velocità ha evitato la tragedia. La circolazione è ripresa a sera



Un'immagine dello scontro nella galleria Rio Rido. Sotto: i vigili del fuoco al lavoro



# Scontro tra due treni, terrore in galleria

## L'incidente per un black-out elettrico, un morto, 44 feriti

Sforata una catastrofe: ieri mattina all'alba lungo la linea ferroviaria del Sempione il convoglio Parigi-Firenze ha tamponato il Dortmund-Roma che si trovava fermo in una galleria vicino a Domodossola. Nell'urto un passeggero è morto e altri 44 sono rimasti feriti. Nessuno è in pericolo di vita. L'incidente causato probabilmente da un black-out lungo la linea elettrica. La circolazione è ripresa in serata

mente sulla curva della galleria agisce da «dissipatore» per l'energia cinetica liberata dall'urto e si deforma piegandosi e accorciandosi. Per Mulè che si trova probabilmente in piedi fra due cuccette contrapposte è la fine. Le sponde metalliche dei letti scattano l'una verso l'altra sotto la poderosa pressione dell'urto proprio all'altezza della gola del passeggero. Il personale di bordo trova Mulè unica vittima «impiccata» fra i due lettari.



vogli e delle carrozze. La tiratura è un sospiro di sollievo. A parte un sfortunato scontro, il treno del Sempione è rimasto bloccato fino a sera quando sono stati rimossi i due convogli. Ma l'incidente ha avuto effetti negativi piuttosto pesanti costringendo le FS a deviare via Chivasso numerosi convogli e limitandone altri a Domodossola.

DAL NOSTRO INVIATO  
**ELIO SPADA**

binari di Praglia sono stati trovati alcuni cavi elettrici tranciati. Insomma il Dortmund-Roma proseguiva ancora per un po' sulla sua corsa in leggera discesa fermandosi proprio dentro il primo tratto della galleria San Giovanni in località Rio Rido. Una galleria in roccia completamente buia lunga 600 metri circa. La ricostruzione dell'accidente è ancora tutta da confermare. Secondo il ministero dei Trasporti le cose si sarebbero svolte in modo così: Dunque mentre il «205» si trova in sosta nella galleria il treno che lo segue il Parigi-Firenze viene fermato a Varzo in attesa che la linea venga ripristinata. Per motivi ancora da appurare il «227» riprende lentamente ad avanzare. La ferrovia per tutto il percorso in val Divedro ha una pendenza del 25 per mille. Poco roba ma quanto basta a far muovere il convoglio. Poche centinaia di metri e il primo tratto del tunnel è inevitabile. Un colpo secco. I respingenti della motrice del Dortmund-Roma piombano come giganteschi magli sull'ultimo dei 15 vagoni del Parigi-Firenze. La velocità non è elevatissima ma si tratta pur sempre di massa di migliaia di tonnellate di metallo che entrano in collisione fra loro. I passeggeri vengono «ballati» dai loro posti scagliati gli uni contro gli altri gettati a terra con violenza. Si scatena il panico. Il treno si ferma in un clima da bolgia dantesca. Qui nella terribile carrozza del Dortmund-Roma si consuma la tragedia di Nicola Mulè. L'uomo è appena sceso dalla sua cuccetta in uno scompartimento del vagone letto quando si verifica l'impatto. Mulè è davvero sfortunato. La sua carrozza è l'unica a trovarsi esatta-

## «La tecnologia può ingannare»

Parla Roberto Rossi capostazione di Orte uno degli snodi ferroviari più importanti. «Quando si verifica un disastro - dice - non è mai una sola la causa. Ma la mancanza di personale come dicono i macchinisti del Comu è all'origine degli incidenti? «No, i regolamenti sulla sicurezza sono rigidi». «E comunque serve una riqualificazione del personale»

**GIOVANNI LACCABÒ**

MILANO. Sicurezza è il risultato di un buon rapporto uomo-macchina. Una regola generale dalla quale non si può prescindere. Anche Roberto Rossi capostazione a Orte, snodo importante, ne è convinto. Ma la regola non vale sulle linee dotate di supporti tecnologici come il Sempione.

In questi casi, qual è la causa costante dell'incidente? Quando si verifica un disastro umano e centra sempre. Anche se rimane vero che occorre sempre distinguere un incidente può essere il risultato di più fattori che si intrecciano.

Lei ritiene che possa giocare un ruolo negativo la mancanza di personale? No, assolutamente. I nostri regolamenti sono rigidi, non esiste la possibilità che essi possano cambiare in funzione di un minore utilizzo di agenti escluso questa ipotesi.

Allora passiamo in esame il tema sicurezza così come si pone per le Ferrovie, oggi? Non c'è alcun tema sicurezza da risolvere. Il problema si pone in relazione al tipo di linea. Quelle a minor traffico hanno una tipologia di conduzione in cui viene richiesta una maggiore attenzione dell'uomo il quale non è aiutato da strumenti tecnologici. Mentre per le linee più importanti e per quelle complementari l'uomo ha un adeguato supporto tecnologico. Questo vuol dire che investire in sicurezza per le Ferrovie significa spendere in tecnologia laddove è più necessario.

Ma l'introduzione di nuova tecnologia non richiede una maggiore professionalità? Certo. Il progresso tecnologico comporta costi professionali continui anche per il utilizzo del personale da una mansione all'altra. Anche chi vanta una attività consolidata ha bisogno di riqualificarsi.

Andiamo con la mente nella galleria del disastro. Come può verificarsi un tamponamento di questo tipo? Prevedo che è solo un ipotesi. C'è un adito che un treno fermato in una galleria può essere investito da un convoglio o il personale di servizio o il personale di manutenzione o qualcosa non funzionante dello strumento.

Esclude il fattore stress? L'organizzazione del lavoro e l'orario non sono elementi che possono incidere sulla sicurezza? Il macchinista non può operare per più di 4 ore e mezza, anche se è vero che in media non lavora se il capostazione otto ore con pause. C'è attenzione per i carichi di lavoro. Io dico anche per la mia esperienza di sindacalista. Spesso nelle cabine più importanti si opera con l'aiuto del computer. Ed infine, una norma CEE impone pause di 10-15 minuti ogni 2 ore.

E allora perché l'orario può sbagliare? In incidenti come quello di Praglia c'è sempre una banalità. Una stupidaggine che sfugge. Io penso che oggi il lavoratore non è certo. Su certe mansioni su certe qualifiche lo stress ha un ruolo negativo. Per un pilota di aereo o il controllore su una torre d'aeroporto il dirigente di una grande stazione ferroviaria stress è stato d'ansia. Incidono sulla efficienza. Capita a molti di montare in un servizio e dopo meno di un'ora si sentono «mancare» i volti. Sbaglia il datilografista. Basta strappare il foglio e ricominciare. Se sbaglia il ferroviere, allora succede il disastro.

Il leader degli autonomi: «Treni fermi dalle 21 di sabato»

# I Cobas annunciano 33 ore di sciopero

## Gallori: «È per la sicurezza di chi viaggia»

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
**LUCIA MARTINELLI**

FIRENZE. Trentatré ore di sciopero in nome della sicurezza. I macchinisti aderenti al Comu fermeranno i treni dalle 21 di sabato 7 alle 6 di lunedì 9 agosto. Ezio Gallori, il leader dei Cobas dei macchinisti ha annunciato lo sciopero appena avuta notizia dell'incidente ferroviario nel novarese.

Gallori, perché questo sciopero? Per riaffermare il diritto alla sicurezza dei ferrovieri e dei cittadini che utilizzano il treno. Per questo motivo contestiamo il programma di ristrutturazione dell'Ente ferrovie presentato da Necci che prevede 27 mila esuberanti. Quel programma prevede di portare il numero dei macchinisti dai due attuali ad uno

Ma è bene sapere che viaggiare da soli è la ragione dei cosiddetti errori umani.

Ma secondo lei a che cosa è imputabile un incidente come quello che è avvenuto vicino a Domodossola?

Una cosa è certa. Sul treno c'era un solo macchinista. E questo è l'ulteriore prova di quanto affermiamo da anni. Le Ferrovie italiane sono le più sicure del mondo proprio perché abbiamo sempre resistito sulla presenza del secondo macchinista. Ora si dice che dobbiamo adeguarci agli standard europei. Io rispondo: copiamo le ristrutturazioni delle altre nazioni su tutto ma non sul capitolo macchinisti. Magari aumentiamo la loro produttività assegnando loro anche altri compiti ma a condizione che si mantengano gli attuali livelli di sicurezza.

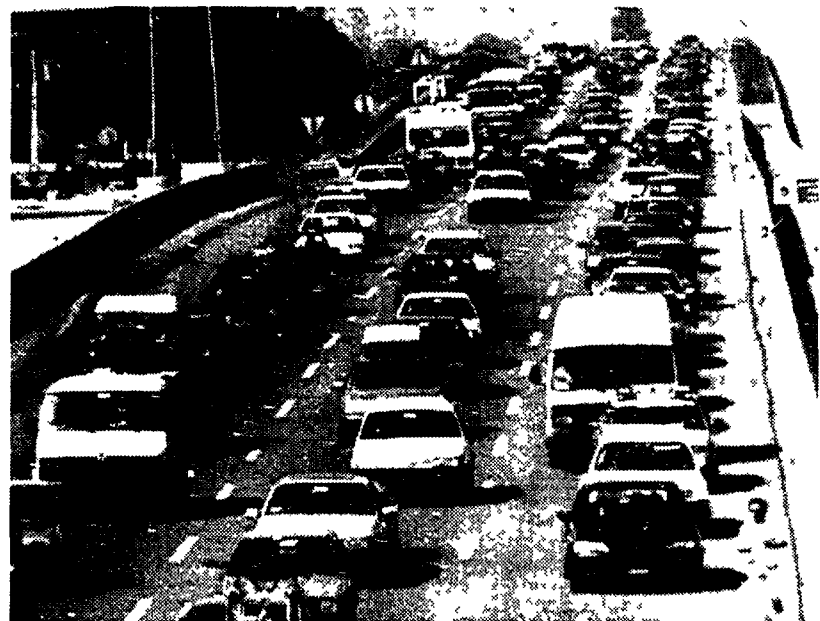
Lei individua l'origine dell'incidente nel fatto che alla guida del treno ci fosse un solo macchinista. I primi rilievi invece indicano la causa nel calo di tensione elettrica.

Gli incidenti è chiaro avvengono in situazioni anomale. In questo caso c'è stato un temporale che ha provocato l'interruzione della tensione elettrica. Ma un calo di tensione avviene quasi una volta al giorno eppure gli incidenti non si verificano. L'incidente è accaduto perché qualcuno o il macchinista o qualcun altro ha sbagliato e l'operatore mi dice che essere da soli e trovarsi di fronte ad una difficoltà può far commettere un errore. Per questo sono convinto che affrontando le questioni della circolazione ferroviaria come fa il piano Necci, non si può ricondurre tutto

ad un problema di bilancio, ma alla garanzia della sicurezza personale di tutti.

Ma perché uno sciopero così lungo nel periodo delle vacanze?

Prima di tutto quando i macchinisti fanno sciopero lo fanno minimo per 24 ore. E poi questo sciopero non viene per colpa nostra ma per colpa di chi non rispetta gli impegni presi con i sindacati. Ci sono accordi sottoscritti sulla questione della sicurezza che non sono mai stati rispettati dall'Ente ferrovie. È questo il momento di fare chiarezza su tutto. Comprovo i problemi legati alla legge 146 sull'autoregolamentazione degli scioperi in base alla quale non si sa perché la commissione di vigilanza si convalida ad ogni azione di protesta.



Il grande esodo è iniziato. Nella foto un tratto dell'Autosole nei pressi di Borgo Panigale

Gravi incidenti nel week end più affollato dell'anno. Sei morti sull'Aurelia. Rallentamenti verso il Sud

# In marcia nove milioni di vacanzieri

L'esercito dei «vacanzieri» ha invaso strade e autostrade. Da ieri mattina nove milioni di vetture in circolazione code e rallentamenti in prossimità dei caselli, soprattutto in direzione Sud. Traffico «a rischio» soprattutto nei week-end. Gravissimo incidente sulla variante Aurelia: sei persone hanno perso la vita e altre due sono rimaste ferite in uno scontro frontale nei pressi di Cecina.

ROMA. Carichi di bagagli e di una sempre incredibile voglia di godersi le vacanze gli italiani si sono messi in viaggio. Da ieri l'asfalto delle autostrade si anima un serpente di auto parte dalle città e si dirige verso i monti, i laghi e il mare. Ma gran parte dei «vacanzieri» quest'anno fa a ca-

co è più intenso e più a rischio. È purtroppo la strada che ha cominciato a mettersi le sue vittime ieri in un gravissimo incidente avvenuto poco dopo le 6.30 sulla variante Aurelia in località «La California» hanno perso la vita sei persone e due sono rimaste ferite. «Una vettura sembra in gravi condizioni è avvenuta in un tratto della strada a quattro corsie, proprio di spartitraffico centrale all'altezza di cavalcavia di Marina di Bibbona. Due le vetture coinvolte in uno scontro frontale che erano targate La Spezia e Trieste».

Un esodo quello di quest'anno seguito passo per passo dalla polizia stradale che ha registrato un aumento dei veicoli rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso quasi 9 milioni invece dei circa 8 milioni del luglio '92. Così si pre-

vedeva ieri la situazione delle strade delle vacanze. In Veneto nonostante la nebbia migliaia di persone si sono messe in viaggio. Auto ferme su tre corsie per una coda di circa 20 chilometri a partire dal casello autostradale di Dolo (Venezia). Un incidente fortunatamente senza gravi conseguenze ha bloccato il traffico tra Caposile e Portogruaro in provincia di Venezia. Rallentamenti e code anche sull'autostrada del Brennero. Anche sui valichi italo- sloveni della provincia di Trieste attesa di circa mezzogiorno ora per i turisti diretti nella località balneare del Istria. L'autostrada Adriatica A-14 ieri mattina era percorsa da due file ininterrotte di auto dirette verso Sud. A Pescara ieri a mezzogiorno sono stati se-

gnalati dai duemila ai duemila e seicento transiti l'ora. Numerosi gli incidenti e i tamponamenti. Nelle Marche un incidente che da tre giorni sta bruciando un bosco del Monte Leone di Albacina una frazione di Fabriano ha costretto ieri a interrompere la circolazione ferroviaria da e per Roma. Traffico sostenuto anche sulla A-24 da Roma verso L'Aquila e Teramo. L'apertura del secondo tunnel della galleria del Gran Sasso ha però agevolato la viabilità. Infatti ora i due chilometri e duecento metri di tunnel si possono percorrere a velocità normale. Anche sulla rete stradale ombra in particolare sulla statale Tarnaria il traffico è molto intenso. Sempre ieri si sono verificati code di circa cinque chilometri sul raccordo autostradale che collega la

A30 (13 Caserta-Salerno) alla Salerno-Reggio Calabria in direzione Sud. Ma non tutti vanno in questa direzione. Esodo controcorrente sulle autostrade dell'Emilia-Romagna dove sono più di 4 mila che «veicoli» che ogni ora dalla Riviera si sono diretti verso Nord soprattutto in direzione di Milano.

Infine per tutti coloro che stanno andando verso il mare e la montagna il ministero della Marina Mercantile ha predisposto l'operazione «Spigoli» libera sicura 1993. Un servizio di assistenza e di salvataggio che impegnerà più di 200 militari delle capitanerie di porto. Mentre sugli appassionati della montagna veglierà il Corpo nazionale di soccorso alpino e speleologico che ha a disposizione circa 6.500 persone tra guide alpine e volontari.