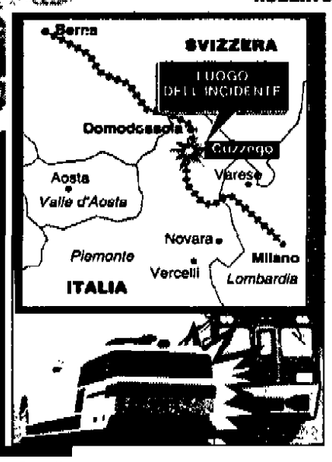
DISASTRO FERROVIARIO. Il contatto è avvenuto vicino alla frontiera svizzera
Un botto, poi le urla tra lamiere squarciate. 50 feriti

Nel luglio del '93 un altro scontro causato da un black-out

Due le vittime della sciagura ferroviaria: sono Tiziano Pinetti, 19 anni, nativo proprio di Domodossola, anche se residente in Canton Ticino, e l'insegnante svizzero di 38 anni Jacques Erich Dubois. I feriti sono 50, ricoverati in ospedali della zona in gravi condizioni, quasi tutte con fratture alle gambe causate dalla modalità del terribile urto. Quelli in condizioni più critiche sono una decina. Alcuni di loro hanno la milza spappolata e sono stati sottoposti a delicati interventi chirurgici. Ovviamente la prognosi è riservata. Vigili del fuoco e soccorritori hanno lavorato per ore, nel tentativo di sciogliere la spaventosa matassa di lamiere e verificare che non vi fossero altri prigionieri.
La zona dell'Ossola è stata purtroppo teatro e solo due anni fa, il 31 luglio del 1993, di un analogo incidente. Allora accadde in una galleria a pochi chilometri a nord di Domodossola. Il convoglio Parigi-Firenze tamponò il Dormundt-Roma che si trovava fermo in galleria. Nell'urto una persona morì e 44 furono i feriti. L'incidente fu causato da un black out lungo la linea elettrica di alimentazione.
Come ieri, si sfiorò la strage. Il convoglio investitore viaggiava a bassa velocità e l'impatto a 25 all'ora con il treno fermo nel buio fitto della galleria San Giovanni causò solo una vittima. Nel budello lungo 600 metri si verificarono scene di panico indescrivibili. Centinaia di passeggeri di varie nazionalità, furono sorpresi nel sonno (erano le sei del mattino) dal tremendo tamponamento e invasero la sede ferroviaria in preda al panico cercando via di fuga e soccorsi.

Un vigile del fuoco controlla un vagone sventrato dopo il tragico incidente ferroviario

Bruno/Ap



Tragedia sul treno per Berna

Convoglio merci sventra l'espresso. Due morti

Uno schianto terrificante poco prima delle 14, ieri, vicino a Domodossola, tra un Intercity diretto a Berna ed un convoglio della manutenzione. Il treno proveniente da Milano è stato letteralmente sventrato. Due morti, una cinquantina di feriti di cui sei gravi. Probabile causa: un equivoco nella interpretazione di un ordine di servizio. Polemica aperta tra la direzione delle ferrovie ed il sindacato. Inchiesta della procura di Verbania.

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
GIOVANNI LACCABÒ

■ DOMODOSSOLA. Non c'è stato nemmeno il tempo di frenare, l'impatto terrificante tra l'Intercity diretto a Berna stracarico di passeggeri ed il piccolo treno-cantiere con a bordo quattro operai ha provocato una tragedia di immani proporzioni, due morti ed una cinquantina di feriti di cui sei in gravi condizioni. E solo per un caso fortuito il locomotore dell'Intercity lanciato ad oltre cento all'ora non è deragliato, altrimenti sarebbe stata una strage.

Partito da Milano alle 12,25 con circa duecento passeggeri, l'Intercity diretto a Berna aveva lasciato alle spalle la piccola stazione di Vognogna, nell'Ossola, senza rallentare, lungo la sponda sinistra del Toce. All'altezza dell'abitato di Cuzzego, un grappolo di case immerse nel verde del fondovalle, lo schianto. Dalla parte opposta, proveniente da Domo due, il nuovo scalo merci in funzione da tre anni, il minuscolo convoglio della manutenzione, una locomotiva e tre vagoni carichi di pietrisco, aveva raggiunto il bivio con la linea maestra. Doveva appunto imboccarla, superando l'incrocio e proseguire lungo il binario dispari in direzione di Vogogna.

Gli interrogativi

Che cosa non ha funzionato? I segnali non erano in funzione? Oppure c'erano, ma la distrazione ha impedito di riconoscerli? Oppure uno dei due capistazione, quello di Domo e quello di Vogogna, non ha interrotto la linea principale per consentire l'accesso della manutenzione? Oppure, ultima e più probabile ipotesi raccolta nella tarda serata, la circolazione era stata inibita per consentire la manutenzione, ma limitatamente al tratto compreso tra lo scalo di Domo ed il bivio famigerato. Un banale equivoco, una incomprensione nella comunicazione degli ordini di servizio, sarebbe dunque all'origine della sciagura.

Il locomotore dell'Intercity, con a bordo i due macchinisti annichiliti, cozza come un gigantesco bolide d'acciaio in piena corsa contro il vagoncino di pietrisco e, a causa dell'urto violentissimo, slitta fuori dal binario ma per fortuna senza deragliare. Una frazione di secondi. Il grosso locomotore e la prima carrozza superano l'ostacolo imprevisto,i macchinisti frenano, ma negli altri vagoni è l'inferno. Il vagongino merci compie una giravolta, come una pesante trottola, e quando si arresta al suolo colpisce con lo spigolo, come la lama di un'ascia, la fiancata sinistra della seconda e terza carrozza, sventrandole, lacerando lamiere, tranciando di netto la doppia fila di sedili del lato sinistro e le gambe dei passeggeri.

Nel silenzio della valle

Sangue, urla disperate, lo strazio dei feriti, il silenzio di Tiziano Perretti, 19 anni, studente svizzero morto sul colpo, dell'insegnante ticinese Jacques Enrich Dubois, 38 anni, che morirà sull'ambulanza. Richiamati dal tremendo boato che ha squarciato il silenzio della valle, gli abitanti di Cuzzego accorrono in aiuto, ma li accoglie uno scenario raccapricciante. «Come essere in guerra», si lamenta una vecchietta che abita proprio sotto la massicciata. I soccorsi sono rapidi. «Siamo arrivati sul posto in meno di cinque minuti», tengono a far sapere i vigili del fuoco: «Un caos, sangue ovunque, gente che gridava e piangeva. I passeggeri delle altre carrozze, incolumi ma sotto choc, li abbiamo raggruppati in disparte, poi le ferrovie li hanno trasportati a Domodossola con un convoglio speciale». La carrozza numero tre, quella su cui viaggiava Perretti, ridotta ad una scatola di sardine completamente aperta sulla fiancata sinistra. Un po' meno peggio la vettura quattro, con la fiancata sventrata in tutta la sua lunghezza. Nella tre viaggiava una comitiva di ragazzi francesi che a Ginevra avrebbero cambiato treno. «Non capivamo la loro lingua», spiega un pompiere. «Una ragazza con parecchie costole rotte, parlava, piangeva, e noi non capivamo». Una quindicina di questi ragazzi all'ospedale con le gambe spezzate. Con i soccorsi, anche un carro attrezzi del vicino scalo svizzero. «Ero sul posto anche due anni fa, il 31 luglio 1993, quando il treno era deragliato sotto le gallerie, vicino al confine».

L'inchiesta

La procura di Verbania ha aperto un'inchiesta, il sostituto Elena Stoppini ha già avviato gli interrogatori. Macchinisti e manutentori sono stati condotti in commissariato, il magistrato vuole raccogliere in fretta le versioni, per metterle a confronto con quelle dei capistazione più direttamente coinvolti. Una inchiesta amministrativa è stata predisposta dal ministro dei Trasporti, che ha inviato sul posto il sottosegretario incaricato di portare il cordoglio alle famiglie dei morti, e l'augurio di guarigione ai sopravvissuti. Ma intanto è polemica. Una dichiarazione di Paolo Brutti, leader della Cgil trasporti, che chiama in causa la responsabilità delle Ferrovie, viene tacciata di scaccallaggio dal direttore generale Cesare Vaciago. Ma il sindacato incalza, perché ai problemi gravi della Domo due, si aggiunge il depauperamento degli organici. Marilena Degrate, segretaria del sindacato trasporto di Domodossola, accusa la «gestione irresponsabile relativa alla sicurezza». Da tempo - insistono i sindacati - denunciamo «gli effetti pericolosi sulla sicurezza per la carenza di personale e di manutenzione». Precisano che di fronte ad un organico di 260 addetti, lo scalo ossolano è sotto di 45 unità. «Questo è il vero scandalo, da cui hanno origine tutti gli altri guai». Rincara la dose Pino Toscano, responsabile Cgil del settore della manutenzione degli scali: «Non a caso abbiamo rilanciato la vertenza sicurezza, eravamo consapevoli dei seri rischi connessa dalla "politica" delle Ferrovie. Proprio sul tema sicurezza a Domodossola era già stato programmato lo sciopero». Due giorni di sciopero, proprio oggi e domani.

«Siamo volati via» In ospedale fra dolore e lacrime

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
ROBERTO CAROLLO

■ DOMODOSSOLA. Il botto, le urla, il sangue, la corsa disperata all'ospedale, la morte. E per molti una vacanza che diventa tragedia. «Andavamo indietro, poi ho sentito un boato terribile, sono volata addosso a mio zio». «Mi sono sentita trascinare via, ho chiuso gli occhi, dopo un attimo ero a testa in giù, incastrata in mezzo ai sedili. Ma sono stata fortunata, pensi che mi ero appena cambiata di posto ..» «La frenata, poi un'altra, ma forse era un colpo, non so . ricordo solo che siamo tutti volati via» Sono le voci dei sopravvissuti. I più fortunati. Come quella ragazza intervistata dal Tg4 sul suo lettino d'ospedale che ha chiesto al cronista il cellulare in prestito «Scusi sa, ma vorrei avvertire i miei genitori che sto bene, che non mi sono fatta tanto male, prima che sappiano dell'incidente dai telegiornali». Come Lucia Ravasio, 28 anni, di Domodossola, che tornava dal lavoro: fa la bidella a Stresa in un istituto alberghiero. Ha una gamba gonfia e una vertebra fuori posto. O come Maria Elena, 23 anni, di Collegno, volontaria in un centro sociale che se l'è cavata con le caviglie lussate. O come Valeria Roveda, di Beura, che stava venendo proprio in questo ospedale per visitare la madre ricoverata in urologia. Sono 50 i feriti, tutti all'ospedale di Domodossola. Agli altri è andata meglio, grazie al fatto che il treno non si è rovesciato. Ma una decina almeno sono gravi. «Non posso sciogliere la prognosi per almeno sette-otto persone» dice il dottor Guido Davide Giovaninetti, primario della chirurgia. Ha appena operato tre feriti gravissimi: emoperitoneo, recita la cartella clinica, cioè milza spappolata. La sala operatoria ne sta attendendo un altro, una donna, più o meno nelle stesse condizioni. Poi ci sono i politraumatizzati: femori rotti, costole incrinate, vertebre fratturate. Una ragazza ha un collasso polmonare: anche lei è nella lista della prognosi riservata. La più grave di tutti è Mauril Meyer, 19 anni, con la milza asportata, che lotta per la vita attaccata all'ossigeno.

Lo scontro

Il botto è delle due del pomeriggio. «Anzi, no mancavano dieci minuti alle due quando è successo». Il signor Giuseppe - non vuol dire il suo vero nome - ha fatto il capostazione fino a venti giorni fa in una di queste stazioncine della Val D'Ossola, un lungo cuneo che dal lago Maggiore e quello d'Orta porta verso il Sempione, la svizzera di Ginevra, Losanna, Neuchatel, e poi Berna, oppure Parigi. Sulla sinistra c'è l'entrata della Valle Anzasca, quella che porta a Macugnaga, alle pendici del Monte Rosa. A destra, più a nord, si aprono la Val Vigezzo e la valle Cannobina, quella dei pittori che si affaccia sui laghi. Terra bella ma sfortunata la Val d'Ossola. Di solito è il maltempo a provocare sciagure da queste parti: ieri alle due meno dieci di un pomeriggio afoso, invece la morte è arrivata lungo i binari. Il signor Giuseppe, 32 anni nelle ferrovie, e in pensione da tre settimane, ha sentito il boato. E' uscito sul terrazzino della sua casetta di Cuzzego, proprio in faccia alla strada ferrata, mentre tutto intorno la gente gridava: «E' una bomba, è una bomba». Ma lui ha capito subito che non era così. Ha sentito i colpi, ha visto la polvere. Sa perfettamente che a trecento metri da lì c'è quel maledetto binario scambiatore. E quando ha visto la motrice del Milano-Berna trascinarsi per qualche centinaio di metri, ha intuito che c'era stato uno scontro. «Il treno aveva certamente il segnale libero, viaggiava a una certa velocità, diciamo 100-110 all'ora. Per fortuna è uscito dai binari ma non dalla carreggiata, altrimenti sarebbe stata un'ecatombe».

I soccorritori

L'ex capostazione ha inforcato la sua bicicletta ed è andato su, verso Bivio valle. L'hanno seguito tutti i 400 abitanti di Cuzzego. «Sono stati loro i primi soccorritori - racconta - loro a disboscare col falcetto per fare la strada alle barelle, loro a portare sul posto le ambulanze».

Sulla strada ferrata la scena è tremenda. L'odore dell'erba tagliata di fresco si confonde con quello acre della polvere, dei freni bruciati. La prima carrozza dietro la motrice ha resistito, la seconda e la terza hanno il ventre squarciato. Poltrone girate su se stesse, altre catapultate lungo la scarpata, una scarpa, un sacchetto di limoni di Sicilia che profumano ancora. Forse li avevano comperati quei ragazzi della scolaresca di Neuchatel che venivano da una vacanza nell'isola insieme al professor Dubois. C'è anche un depliant turistico tra gli oggetti scaraventati fuori dalla vettura. «Welcome you to the Montreux Festival»: Benvenuto al festival di Montreux dal 7 al 22 luglio. Ora il foglietto giace accanto a un sandalo insanguinato.

Lo sciopero del sindacato autonomo Sulta crea problemi. A palazzo Chigi stamani riprende la trattativa

Passeggeri a terra: pochi voli e molti disagi

Metà aerei cancellati, migliaia di passeggeri rimasti a terra o imbarcati con pesanti ritardi. Lo sciopero del sindacato autonomo Sulta ha lasciato il segno. Altre agitazioni, stavolta di confederali ed Anpav, in vista per il 10 e 17 luglio. Inevitabili? Dipende dall'incontro di stamani a palazzo Chigi. La mediazione del governo prosegue estenuante, ma ancora ieri sera, dopo tre giorni di confronto continuo, la matassa non era ancora sbrogliata.

GILDO CAMPESATO

■ ROMA. Ore 20 a Palazzo Chigi. Primo piano. Si bivacca. In una saletta, a due passi dallo studio del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Lamberto Cardia, stanno abbarbicati alla bell'è meglio, contendendosi le poche sedie disponibili, i sindacati confederali.

Convocati per le 19, sono costretti a girarsi inutilmente i pollici e a chiedersi che succede, a cercare di indovinare quando saranno convocati dai ministri. È solo a tardi sera il sottosegretario alla presidenza del consiglio Cardia ha congedato i piloti dell'Anpac e dell'Alitalia dando loro appuntamento per questa mattina alle ore 10. «Ci siamo incontrati soltanto per pochi minuti e non siamo entrati nel merito di nulla» ha dichiarato il vice presidente dell'Anpac, Augusto Angioletti.

Poco più in là, qualche ora prima in un'altra saletta, i rappresentanti dei sindacati piloti, Anpac e Appl sono stati per diverse ore in attesa. Sembrava di essere nella sala d'attesa di una stazione ferroviaria durante lo sciopero dei Cobas. Che il treno della trattativa debba passare era comunque voce comune.

La mediazione

È la mediazione ministeriale dunque sembra avviata. La notte scorsa, Cardia assieme ai ministri dei Trasporti Giovanni Caravale e del Lavoro Tiziano Treu avevano presentato una proposta. Non un progetto ultimativo, non una specie di lodo, prendere o lasciare, ma una bozza di documento su cui costruire il consenso delle parti ad una tregua di sei mesi: niente scioperi e niente aumenti salariali in attesa di vedere se Alitalia riesce a farcela ad attraversare un guado di conti sempre più disastrosi. Discussione fino alle cinque del mattino e poi nuovi contatti nel corso della giornata: con l'Alitalia, con i piloti, con i confederali. Il tentativo è chiaro: cercare l'assenso preventivo di tutti prima di formalizzare l'intesa ad un tavolo di trattativa unico. Il rush finale era atteso per ieri. Invece, ancora a tarda sera, le prospettive rimanevano incerte. Il tavolo comune slittava nel tempo, di ora in ora. Fino a sciogliersi nei primi caldi afosi della serata romana. Ad un certo punto, i piloti, stanchi di aspettare, si erano spostati in una sala più ospitale. Quella di un ristorante. I confederali avevavo seguito a ruota, lasciando ai funzionari di palazzo Chigi il numero dei loro telefonini, nella speranza di una convocazione.

Le difficoltà

E così quelle due sale di Palazzo Chigi trasformate in bivacco, così vicine e pur così incomunicanti, sono divenute d'un colpo l'emblema dell'impotenza, della difficoltà del governo nel riuscire a trovare una soluzione che concili le richieste di aumento dei piloti, l'esigenza di Alitalia di avere miglioramenti di produttività, la pretesa di personale di terra e di volo a non essere l'unico soggetto cui vengono chiesti sacrifici. Palazzo Chigi è l'ultima ratio delle vertenze sindacali, il posto dove ci si rivolge per la mossa definitiva. Ma in questi giorni sembra diventata come la fortezza del deserto dei Tartari, un avamposto sperduto dove il tempo si consuma in astratte attualità, dove si inseguono sogni assai lontani dalla realtà.

E la realtà, infatti, parla di scioperi e di disagi. Ieri è stata la volta degli autonomi del Sulta a bloccare gli aeroporti. Il governo aveva chiesto di non scioperare mentre era in corso la sua mediazione. Non l'hanno ascoltato e, per punizione, sono rimasti esclusi dalla trattativa. Ma intanto gli aerei sono rimasti a terra. Circa metà dei voli previsti dall'orario sono stati annullati. Con disagi evidenti. «Risultati eccezionali. Tutti i voli sono stati cancellati con esclusione di quelli garantiti», esultano al Sulta. Ma all'Alitalia, in questo momento, sono ancora tutti contro tutti. «È uno sciopero irresponsabile ed è fallito», denuncia Massimo Muccioli, presidente dell'Anpav. E gli aerei bloccati? La polemica coinvolge l'Alitalia: «Ha determinato la preventiva cancellazione del 50% dei voli nonostante la prevista scarsa adesione all'iniziativa del Sulta da parte degli assistenti di volo e personale di terra», accusa l'Anpav denunciando «voli cancellati con aeromobili ed equipaggi pronti al servizio ma non utilizzati».

Se non si va all'accordo in fretta, è prevista la replica per i prossimi giorni. Il Sulta già minaccia nuove agitazioni. Il 10 e il 21 luglio scopereranno insieme Anpav e Cgil, Cisl, Uil. Il 17 luglio i cosiddetti piloti-controllori, quelli che devono verificare la funzionalità degli apparati a terra. Disagi assicurati.

Anche per questo il governo tenta, per ora con scarso successo, di stringere i tempi. E propone la sua mediazione: in cambio della tregua sindacale di sei mesi Alitalia si impegna a iniziare le procedure per por termine all'operazione Ansett (i piloti in affitto) a limitare al minimo indispensabile le cessioni all'estero di servizi, ad accettare un comitato di sorveglianza dell'accordo. A sua volta, entro il 31 ottobre l'In dovrà decidere su una eventuale ricapitalizzazione. Il governo favorirà la cessione della sede di Alitalia alla Magliana e di Aeroporti di Roma. Ma i piloti dovranno dare produttività. Da trasformare solo parzialmente in aumenti salariali. Quanto? Il nodo è tutto qui. Ma finora nessuno ha avuto la forza di scioglierlo.