

■ BRESCIA. Si sono scontrati al centro dell'ampio arco formato dall'unico binario che abbraccia le colline della Franciacorta, nel tratto tra le stazioni di Bornato e Borgonato. Il diretto 255 proveniva da Edolo, il regionale numero 4 arrivava dalla direzione opposta, cioè da Brescia. Quel tratto quasi del tutto in curva, i due treni avrebbero dovuto percorrerlo l'uno dopo l'altro, ovviamente. Perché la vecchia linea ferroviaria conta un solo binario, peraltro già maledetto da altri mancati incidenti negli anni passati. Quasi sicuramente a causa di un errore di manovra del piccolo treno proveniente da Brescia, attorno alle 11,40 di ieri mattina i due convogli si sono trovati su quella curva e si sono scontrati violentemente, provocando la morte di due persone e il ferimento di un'altra quarantina. I primi soccorritori non hanno tardato a rendersi conto che almeno tre dei feriti versavano in condizioni disperate, e nel giro di poche ore il bilancio del disastro è salito a tre vittime. E a quanto pare c'è già anche il primo nome finito sul registro degli indagati della procura di Brescia, il macchinista Giancarlo Lancini.

Cinque minuti dopo il tremendo impatto una pattuglia dei carabinieri della stazione di Cazzago San Martino è già sul luogo del disastro. Il quadro offerto dall'ampia spianata erbosa che fa da teatro all'incidente è drammatico: decine di persone in lacrime e in stato di choc che vagano sul prato allontanandosi dal treno. In gran parte si tratta di giovani provenienti da una fine settimana sulle nevi dell'Aprica o del passo del Tonale. Dall'interno dei due convogli, confusi in un unico intrico di lamiere nel punto dell'impatto, arrivano le grida dei feriti che sono rimasti intrappolati tra i sedili divelti, mentre una nuvola di fumo avvolge l'unica carrozza-motrice che forma il regionale numero 4 Brescia-Edolo. Basta un estintore per domare il principio d'incendio del motore diesel del treno delle Ferrovie Nord Milano, ma occorrono molti sforzi e l'intervento dei vigili del fuoco per estrarre i feriti più gravi e i corpi senza vita di Roberto Romele di 29 anni e di Giuseppe Alberti di 46 anni, il macchinista e il capotreno del diretto 255 partito da Edolo. Quando i loro cadaveri vengono ricomposti nelle bare, i 17 feriti più seri sono già stati trasferiti negli ospedali di Brescia, Iseo e Chiari: ce ne sono tre che lottano tra la vita e la morte, al punto che gli stessi soccorritori non sono convinti di averli estratti già morti dalle lamiere contorte. Tra loro c'è anche Omar Maffei di 20 anni, che spira nel primo pomeriggio all'ospedale di Brescia, ma anche Giancarlo Lancini e Lorenzo Baruccelli, i conduttori del treno numero 4 che secondo i primi accertamenti avrebbe causato il disastro perché non avrebbe rispettato la tabella oraria che prevede una sosta alla stazione di Bornato in attesa che il diretto da Edolo riparta dalla stazione vicina di Borgonato e transiti per il curvone maledetto sull'unico binario esistente.

Non sono trascorse neanche tre ore dal momento dell'incidente che già gli inquirenti, coordinati dal sostituto procuratore bresciano Mario Renuis, hanno pochi dubbi sul fatto che la causa sia da attribuire a un errore umano. Scartata l'ipotesi che il freddo (in quel momento la temperatura era di otto gradi sotto zero) abbia bloccato qualche meccanismo di segnalazione, è emersa con sufficiente chiarezza la convinzione che il treno proveniente da Brescia



Vigili del Fuoco e soccorritori al lavoro accanto ai due treni che si sono scontrati sulla linea Brescia-Iseo-Edolo

Tito Alabiso/Ap

Inferno sui binari, 3 morti

Un treno non dà la precedenza. 50 i feriti

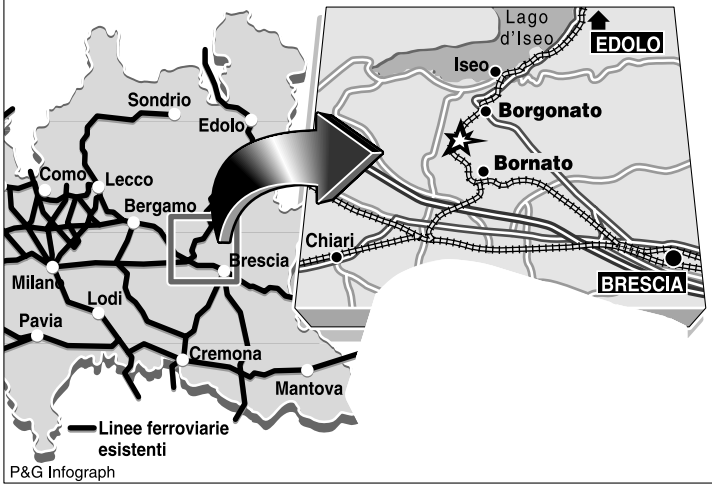
Scontro frontale tra due treni in provincia di Brescia: tre morti e 17 feriti, tre dei quali in gravissime condizioni, è il bilancio dell'incidente sulla linea Brescia-Iseo-Edolo. In quel tratto c'è un solo binario per entrambe le direzioni e, secondo le prime ipotesi degli inquirenti, all'origine del disastro vi sarebbe un errore umano. Il macchinista del convoglio proveniente da Brescia, che sarebbe indagato per la sciagura, non avrebbe atteso il transito dell'altro treno.

DAL NOSTRO INVIATO
GIAMPIERO ROSSI

non abbia atteso in sosta alla stazione di Bornato. A riprova che sia questa la pista seguita dagli inquirenti vi sarebbe la notizia che, quando le condizioni fisiche lo consentiranno, il macchinista del regionale 4, Giancarlo Lancini, verrà interrogato soltanto alla presenza di un avvocato «per rispettare le garanzie previste dalla legge». Il che significa che il magistrato, pur in attesa di verificare il responso delle «scatole nere» dei due treni (una sorta di cronotachigrafo che registra tutti i movimenti della motrice), si sarebbe già convinto di dover attribuire a un errore di manovra la causa dell'incidente avvenuto tra i vigneti di Calino, nel cuore della Franciacorta.

Sul grande prato ci sono anche alcuni colleghi dei ferrovieri che hanno perso la vita nel disastro. Qualcuno non riesce a trattenere le lacrime quando i carabinieri cercano di

creare spazio al momento dello sporto dei cadaveri: «Lasciateli, erano venticinque anni che lavoravamo assieme», si sente gridare quando i vigili del fuoco sollevano la bara che contiene le spoglie di Giuseppe Alberti. «Su questa linea si lavora in condizioni precarie di sicurezza, soltanto adesso i signori delle Ferrovie Nord si stanno decidendo a fare i miglioramenti necessari, ma intanto risolvono così i problemi di esubero dei loro dipendenti», ci si sfoga mormorando in un capannello di ferrovieri accorsi dalle stazioni vicine e che ancora non conoscono le prime indiscrezioni sulle probabili cause. In effetti, questo tratto di binari ha già conosciuto diversi altri incidenti, mai gravi come questo ma che hanno già prodotto costi in vite umane, soprattutto ai molti passaggi a livello incustoditi che tratteggiano la Brescia-Iseo-Edolo. «Questa è una linea che



ha visto negli ultimi anni altri gravi incidenti e altri lutti - commenta in una nota di cordoglio l'assessore regionale lombardo ai Trasporti, Giorgio Pozzi - solo un mese fa, coi fondi della legge Valtellina, eravamo finalmente riusciti ad avviare un programma radicale di sostituzione dei passaggi a livello, che già hanno provocato troppe vittime. E speravamo che nessuno dovesse più soffrire per altri morti. Stavolta la fatalità sembra aver prevalso sull'arretratezza della linea, ma certo bisogna fare di tutto perché questa ferrovia cessi di essere così segnata dal destino».

Intanto la linea rimane bloccata. Il silenzio della campagna, reso anco-

ra più prorondo, dal geio viene roto continuamente dal suono delle sirene e dalle grida dei vigili del fuoco che continuano per molte ore a estrarre reperti dalla massa di sedili macchiati di sangue, che vengono accatastati sulla massicciata che costeggia il binario. I carabinieri, confortati dal pentolone di tè bollente portato da una signora che ha voluto rendersi utile in qualche modo, eseguono i rilevamenti ordinati dal magistrato e attendono che le fiamme ossidriche consentano di mettere le mani sulle scatole nere dei due convogli. Forse i grafici tracciati da quei pennini contengono già la verità su questa tragedia di fine anno.

LA TESTIMONIANZA

«Uno schianto poi le grida...»

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSANNA CAPRILLI

■ BRESCIA «Per alcuni attimi i passeggeri del treno sono rimasti immobilizzati, come se lo scontro li avesse inebetiti». Daniele, 16 anni, residente a Capo di Ponte, il paese della Val Camonica celebre per i graffiti preistorici, è fra quelli che per fortuna può raccontarla. Anche lui viaggiava sul treno maledetto che poco prima di mezzogiorno si è scontrato frontalmente con una motrice proveniente in direzione opposta. Daniele ha riportato solo qualche escoriazione ed è stato medicato all'ospedale di Iseo dove sono arrivati la maggior parte dei feriti. I meno gravi, ma uno di loro è peggiorato e in serata, dopo l'operazione, è stato trasferito in rianimazione all'ospedale di Desenzano. Alla fine si contano una cinquantina di feriti.

Daniele, che viaggiava nella carrozza centrale del treno diretto a Brescia, continua il suo racconto. «Ho sentito uno schianto tremendo. Un botto fortissimo. Le porte si sono aperte e per alcuni secondi siamo rimasti tutti a guardarci. Eravamo come inebetiti. Non capivamo cosa fosse successo. Poi le grida dei feriti ci hanno risvegliati da quel torpore e quelli che potevano muoversi, si sono dati da fare per soccorrere».

Pochi minuti dopo sono arrivate le ambulanze, gli elicotteri, i carabinieri e la polizia. Al servizio di pronto intervento di Brescia, che ha coordinato i soccorsi, si sono subito messi all'opera. «Il primo a partire è stato l'elicottero. Poi abbiamo mandato una ventina di autolettighe e poco dopo sono partiti anche i pompieri». Fra le due motrici incastrate, infatti, si è sviluppato un principio d'incendio. Lorenzo Raffaelli, 29 anni, operaio, ha tentato di spegnerlo impugnando uno degli estintori del treno, ma ha dovuto arrendersi, perché pochi secondi dopo ha cessato di funzionare.

È stato il caso a portare Lorenzo su quel convoglio. Era in viaggio per Brescia quando è rimasto a secco di benzina, così è salito sul trenino delle Ferrovie Nord che percorre tutta la Valcamonica. Fra i passeggeri, è stato lui il primo a captare la drammaticità del momento. E si è messo subito all'opera. E quando l'estintore gli ha dato «forfait», ha fatto dietro front verso i vagoni da dove giungeva un coro di lamenti e ha aiutato i feriti a scendere dal treno.

In molti hanno raggiunto i più vicini ospedali grazie all'aiuto di alcuni passanti che li hanno caricati sulle loro auto. Intanto arrivava l'elicottero del pronto intervento di Brescia e subito dopo l'eliosoccorso dell'ospedale di Niguarda, a Milano, che hanno caricato i feriti più gravi. Ma per Giuseppe Alberti e Roberto Romele, rispettivamente capotreno e macchinista della linea «Brescia-Iseo-Edolo», non c'era più nulla da fare. Erano morti, incastrati nelle lamiere.

I medici e gli infermieri giunti sul luogo della tragedia, spiega sempre il professor Marzollo, hanno prestato le prime cure e fatto in modo di «smistare» i feriti secondo la gravità dei casi. All'ospedale di Iseo, il paese più vicino, sono arrivate una quarantina di persone. «Quasi tutti i meno gravi», dice Marzollo. Alcuni sono stati medicati e dimessi. Alla fine della giornata i ricoverati sono una quindicina. Un'altra decina hanno raggiunto l'ospedale di Chiari. E solo in pochi sono stati portati al vicino nosocomio di Palazzolo sull'Oglio.

Poi, in giornata, qualcuno è stato trasferito a Brescia, dove sono ricoverati quelli in condizioni peggiori. Ai primi quattro, arrivati subito dopo la tragedia, se ne sono aggiunti altri sei. Due sorelle di 17 e 18 anni e un ragazzo anch'egli diciottenne. Un cubano di 35 anni, una pensionata di 66 anni. Nello stesso ospedale è ricoverato Giancarlo Lancini, 44 anni, il manovratore della motrice che si è scontrata col convoglio diretto a Brescia. Per tutti la prognosi è riservata. Guariranno invece in 30 giorni, due ragazze di 18 anni, in 25 giorni un uomo di 43. Omar Maffei, 18 anni, uno dei primi a raggiungere la rianimazione di Brescia, è deceduto nel tardo pomeriggio. Le liste degli altri ospedali non sono pervenute.

Otto anni fa la tragedia venne evitata per un soffio

La stessa tragedia, lo scontro frontale tra due treni sul curvone che unisce le stazioni di Bornato e Borgonato, poteva verificarsi otto anni prima. Nel 1988, infatti, altri due convogli che viaggiavano in direzione opposta si sono trovati in rotta di collisione a meno di cinquecento metri dal punto della tragedia di ieri. Fortunatamente, in quell'occasione, i due macchinisti, trovandosi in un lungo rettilineo, ebbero il tempo di cogliere il pericolo e di frenare bruscamente per evitare lo scontro violento. Tutto si risolse soltanto con un grande spavento collettivo e qualche contusione leggera. In precedenza però, lungo la stessa linea dal binario unico, si sono verificati numerosi altri incidenti mortali ai tanti passaggi a livello incustoditi: 26 morti negli ultimi otto anni, e tredici in un unico incidente, quando nel 1951 un camion venne travolto da un treno in corsa al passaggio a livello di Pisogne. Soprattutto quando la Brescia-Iseo-Edolo era gestita dalla Snft (Società nazionale ferrovie e tranvie), poi rilevata dalle Ferrovie Nord Milano.

Music&Movie

I GRANDI FILM E I GRANDI CONCERTI DEL ROCK

ZUCCHIERO

Live at the Kremlin



In edicola
a sole
18.000 lire