

Lunedì 13 gennaio 1997



L'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga viene aiutato a scendere da una carrozza del Pendolino



## IL DISASTRO DI PIACENZA

## Il cordoglio di Oscar Luigi Scalfaro ai familiari delle vittime

Il presidente della Repubblica, Oscar Luigi Scalfaro appena informato dell'incidente ferroviario a Piacenza si è messo immediatamente in contatto con il Prefetto di quella città per assumere le prime notizie. Ha, quindi, parlato telefonicamente con il senatore Francesco Cossiga, che era in Prefettura, al quale ha espresso la sua affettuosa vicinanza e il compiacimento per lo scampato pericolo. Il presidente della Repubblica ha indirizzato al ministro dei Trasporti, al Capo della polizia ed al Prefetto di Piacenza telegrammi di cordoglio. Nel messaggio al ministro dei Trasporti, Burlando, il presidente Scalfaro afferma: «La comunità nazionale è stata profondamente scossa dal doloroso incidente». Nel telegramma al capo della polizia, Prefetto Masone, il capo dello Stato esprime alla polizia di Stato tutta, i sentimenti di affettuosa solidarietà e di vivo cordoglio per la morte degli agenti.

## Un guasto dietro il disastro? Sicurezza sotto accusa

### Prodi: faremo indagini rapide e approfondite

Tante ipotesi, nessuna ipotesi. A poche ore dal disastro è impossibile stabilire che cosa ha provocato il deragliamento del Pendolino, avvertono il ministro dei Trasporti e il presidente del Consiglio, subito accorsi a Piacenza. La causa più probabile sembra comunque essere il cedimento strutturale, sul convoglio o sui binari. E in ogni caso a essere pesantemente chiamata in causa è la politica della sicurezza seguita dalle Fs.

## PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. Velocità eccessiva, ghiaccio, errore umano, ostacolo sui binari, cedimento strutturale... Le ipotesi si rincorrono e si accavallano, in queste ore, sulle possibili cause del deragliamento del Pendolino Milano-Roma. E troppo presto, ovviamente, per poter avere una qualche certezza: «È stata avviata - annuncia da Piacenza il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando - un'inchiesta della magistratura, e saranno avviate inchieste interne dal ministero dei Trasporti e dalle Ferrovie. La nostra - assicura - sarà un'indagine molto seria, perché siamo di fronte a un incidente molto grave. Non aggiungo nulla perché sarebbe poco serio, senza elementi precisi, fare ipotesi. Bisognerà prima capire». Saranno necessarie - conferma il presidente del Consiglio, Romano Prodi, dopo aver fatto visita ai feriti in ospedale - indagini molto rapide e approfondite per capire come sia potuto succedere questo «incidente di grandissime dimensioni».

L'unica ipotesi - lanciata dal par-

lamentare berlusconiano Piero Melograni, che si trovava sul treno - che tutti sembrano certi di poter scartare è quella dell'attentato: «Elucubrazioni», taglia corto il ministro dell'Industria, Pierluigi Bersani, tra i primi a giungere sul luogo del disastro. «Allo stato - è la posizione ufficiale del dipartimento della pubblica sicurezza del ministero dell'Interno - non esiste alcun elemento che possa far ritenere che il disastro «sia da imputare a fatti o eventi di natura dolosa». E il capo della polizia, Fernando Masone, conferma: nulla lascia pensare a un possibile attentato.

Davanti alle immagini agghiaccianti del pendolino sventrato, dei corpi coperti da teli accanto ai binari, la domanda comunque si ripropone con prepotenza: come è potuto succedere? Che cosa non ha funzionato nella tanto vantata - ma altrettanto contestata, soprattutto dai sindacati e dalle associazioni dei consumatori - sicurezza della rete ferroviaria italiana? L'eccesso di velocità, al quale si sono aggrappati al-

luni, non sembra proprio poter essere la causa: il punto in cui è successa la sciagura, all'ingresso della stazione di Piacenza, prevede una velocità massima di 105 chilometri orari, peraltro con un ampio margine di sicurezza. Ma la «scatola verde» (l'equivalente ferroviario della scatola nera degli aerei) attesterebbe - almeno secondo i rappresentanti del Comu, il sindacato autonomo dei macchinisti - che al momento del deragliamento il pendolino viaggiava solo a 92 chilometri orari. E sono del resto molti passeggeri a confermare che appena prima dell'incidente hanno avvertito una forte frenata.

Esclusa la velocità, sembra ragionevole escludere anche l'errore umano: quale altro errore avrebbero potuto compiere i due macchinisti, descritti peraltro da tutti i colleghi come esperti e molto preparati? Da escludere, a quanto pare, è anche l'ipotesi del ghiaccio: al momento dell'incidente il cielo era sereno e la temperatura era sia pur di poco superiore allo zero. Poco probabile anche l'ipotesi di un ostacolo: un sasso o un piccolo animale non sono in grado di mettere a rischio la stabilità di un Pendolino. E se l'eventuale ostacolo fosse stato di maggiori dimensioni, avrebbe dovuto lasciare almeno qualche traccia, che a quanto pare nessuno dei soccorritori ha rilevato. Tanto più improbabile, poi, se si pensa che il deragliamento è avvenuto alle porte di una grande stazione, all'altezza di uno scalo merci molto trafficato, dove difficilmente sarebbe passato inosservato un elemento estraneo sui binari.

Resterebbe allora in piedi, a quanto pare, solo l'ipotesi di un cedimento di qualche parte del convoglio o della linea ferrata, o magari una combinazione di queste due cause. Di elementi concreti, per il momento, ovviamente non ce ne sono. Ci sono solo le testimonianze di chi era a bordo del treno. Testimonianze che parlano intanto di una sosta fuori programma tra Milano e Piacenza, durante la quale alcuni passeggeri hanno notato una porta aperta. E poi tutti concordano nel parlare di una frenata seguita da un improvviso sbandamento, una forte oscillazione prima che le carrozze si capovolgessero. Sicuramente troppo poco per formulare un'ipotesi attendibile. Ma che - malgrado gli sforzi delle Fs per minimizzare la cosa - l'Et 460 di problemi ne abbia avuti fin dall'inizio è cosa nota. Che da tempo il personale di bordo riferisce di scossoni anomali e di piccoli incidenti è altrettanto noto. Di guasti, sia sui pendolini sia sugli Intercity e sugli altri treni, ne avvengono con frequenza, a partire dal surriscaldamento dei freni, che in alcuni casi è accaduto in dicembre alla stazione di Brescia - provoca anche dei principi d'incendio. E in generale - l'accusa viene tanto dai sindacati dei ferrovieri quanto dalle associazioni dei consumatori - la manutenzione e la sicurezza sembrano venire sacrificate, insieme alle linee considerate «improduttive», sull'altare dell'Alta velocità.

Poco prima dell'incidente l'ex capo dello Stato era nella carrozza più colpita

## Il vagone ristorante salva Cossiga «Sono vivo, altri purtroppo no»

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI  
RAFFAELE CAPITANI

PIACENZA. Il vagone ristorante è rovesciato sul fianco destro. Una scala è appoggiata all'altezza di uno dei finestrini centrali. Vi sono carabinieri e vigili del fuoco che stanno aiutando uno dei passeggeri ad uscire. E' l'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga. Ha i capelli in disordine e il volto tirato. Inforca gli occhiali e poi accenna ad una lieve smorfia. Scende la scaletta e viene circondato da un nugolo di carabinieri che lo proteggono. Sta bene, non ha un graffio. Si allontana sorretto da una delle sue guardie del corpo e da un militare dell'arma. Alcuni giornalisti che lo hanno notato lo avvicinano e cominciano a fargli alcune domande. C'è chi avanza l'ipotesi dell'attentato e lui respinge questa interpretazione. «Non penso proprio. Poi prima di dire una cosa del genere bisogna avere qualche elemento. No. Credo che si sia trattato di un incidente. Di disastri ferroviari ne avvengono tanti». Un cronista insiste. Presidente non si sente un bersaglio? «E di che cosa? Non credo

proprio». Poi elogia i soccorritori. «Sono stati rapidissimi, efficienti e molto umani». L'ex presidente della Repubblica non vuole aggiungere di più. Sono passati pochi minuti dal disastro. Cossiga viene prima accompagnato in prefettura, poi al pronto soccorso. E' soltanto per un controllo. I medici lo visitano. Sta bene. Rientra in prefettura per un breve riposo. Una mezz'ora. Con i giornalisti che lo attendono scambia pochissime battute. «Non c'è stato panico. No, non sono stato il primo ad uscire. In casi come questi non vi debbono essere preferenze». A chi gli chiede come è andato l'incidente, Cossiga ha raccontato di avere avuto l'impressione di perdere quota poi il vagone si è rovesciato ed ha continuato la sua corsa per un centinaio di metri. «Ho capito subito che si trattava di un incidente molto grave». Verso le 16 l'ex presidente della Repubblica ha lasciato la prefettura per il vicino aeroporto militare di San Damiano dove con un elicottero è rientrato a Roma.

Sabato Cossiga si trovava a Milano per partecipare ad una manifestazione dei comitati per la Costituzione. Aveva deciso di rientrare a Roma con il pendolino che parte dal copoluogo lombardo alle 12.55. Prenotata la prima classe gli era stato assegnato il posto sulla seconda carrozza, proprio in testa al treno dove c'è stato il maggior numero di morti e feriti. Ma poco dopo che il Pendolino è partito dalla stazione centrale di Milano l'ex presidente della Repubblica, insieme alla sua guardia di scorta, si è spostato al vagone ristorante che si trova a centro treno. Non aveva ancora cominciato a pranzare quando è avvenuto il disastro. Se avesse rinvitato la colazione solo di qualche minuto probabilmente per lui le conseguenze del deragliamento sarebbero state più gravi.

A raccontare come sono andate le cose nel vagone ristorante sono due giovani romani - Francesco Moresse e Raffaella Tropeano, che erano proprio seduti accanto al tavolo di Cossiga e che ieri pomeriggio stavano ancora al pronto soccorso per alcuni accertamenti.

Francesco Moresse racconta con dovizia di particolari. «Ci siamo seduti al tavolo e subito dopo è avvenuto l'incidente. Io che ero all'esterno del tavolo sono stato sbattuto contro la parte superiore e sono ruzzolato per qualche metro finendo dentro alla cabina telefonica. Quando il treno è rimasto immobile sono subito riandato alla ricerca di Raffaella che era proprio finita addosso a Cossiga. L'ex presidente della Repubblica si trovava proprio nella parte più bassa. Era rimasto praticamente incastrato sotto il tavolo dove era a pranzo. Era quello che mostrava maggior controllo della situazione. L'uomo che lo scortava ha telefonato a Roma per dare l'allarme e per dire che non si erano fatti nulla. E' stato molto gentile perché mi ha prestato il cellulare e così ho telefonato ai miei genitori per rassicurarli. Poi sono subito arrivati i soccorsi. Quando ci siamo trovati fuori anche Cossiga era bianco come un cencio. Aggiunge: «Mi sono trovata capovolta sopra a Cossiga. Ha sempre mantenuto la calma, ma credo che anche lui abbia avuto un grande spavento».

I due agenti morti avevano da poco firmato la ferma

## I colleghi dei macchinisti «Erano persone esperte»

SIMONE TREVES

Sono otto i morti accertati tra le lamie del pendolino deragliato. I due agenti della polizia ferroviaria che si trovavano a bordo, i due macchinisti, entrambi romani, e cinque passeggeri.

I due agenti della Polfer morti sono Francesco Ardito, di 22 anni, di Taranto, e Gaetano Morgese, di 23, di Bari. Il primo era in servizio presso il posto Polfer di Milano-Lambrate, il secondo presso quello di Milano-Rogoredo. Le famiglie sono state avvertite in serata.

I due lavoravano insieme a Bari dove avevano preso servizio nel compartimento della Polfer. Entrambi erano addetti al centralino e quasi nello stesso periodo avevano firmato per la «ferma» in polizia diventando agenti effettivi della Polfer. A Foggia avevano frequentato lo stesso corso di formazione e successivamente, sempre più o meno in contemporanea, erano stati assegnati in servizio. Ardito presso il posto Polfer di Milano-Rogoredo, Morgese presso quello di Milano-

Lambrate. Al momento del deragliamento stavano effettuando un servizio di scorta sul treno per la presenza del senatore Francesco Cossiga. Maria Calò, una insegnante di sostegno, e Giovanni Morgese, di 51 anni, funzionario della filiale di Bari della Fiat, hanno appreso della morte del loro figlio mentre erano in chiesa, a Terlizzi - un paesino ad una decina di chilometri da Bari dove la famiglia abita - per assistere ai funerali della nonna materna del giovane morto nel deragliamento.

Sono stati i colleghi di Gaetano della Polfer di Bari a dare la notizia ai genitori e agli altri familiari della vittima. Il ragazzo, fidanzato con una giovane di Corato, paese vicino Bari, era stato in servizio nel capoluogo fino all'agosto scorso, poi era stato a Foggia per il corso di formazione e solo da poco tempo era stato trasferito a Milano.

I macchinisti morti sono Lidio Di Santi e Pasquale Sorbo, entrambi di Roma. I colleghi di lavoro, sia quelli

del deposito ferroviario di San Lorenzo a cui i due facevano capo, sia quelli conosciuti nei vari scali in Italia, sono concordi nel dire che si trattava di due professionisti esperti. «Da tanti anni erano in ferrovia, erano molto qualificati, li conoscevo bene, sul pendolino c'erano due macchinisti molto esperti, questa volta il problema della sicurezza non c'entra», sostiene Ezio Gallori, leader storico del Comu, il Comitato macchinisti uniti, ora in pensione ma sempre attivo sindacalmente sul fronte della salute e la sicurezza sui posti di lavoro con la rivista «Sani e salvi», che ha telefonato subito, appena appresa la notizia, ai suoi amici macchinisti romani per avere ulteriori informazioni. Un'altra vittima, tra le prime ad essere identificata, è Carmela Landi, 64 anni, di Roma. La donna è stata identificata dal figlio che viaggiava insieme a lei nella camera mortuaria dell'ospedale di Piacenza, dove tutte le salme sono state trasportate, anche quelle in condizioni tali da rendere difficile la ricomposizione e la ricostruzione della loro identità.