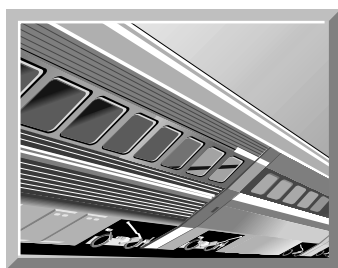


IL DISASTRO
DI PIACENZA

Analizzata la scatola nera del Pendolino. Le Fs si correggono: c'era il controllo automatico

«Velocità: 165 km ora»

Registrato l'eccesso. Fs: siamo in regola. Errore umano?

«No, non è possibile», dicono i ferrovieri. Non credono che i due macchinisti del pendolino Botticelli siano arrivati alla curva dopo il Po «a 165 chilometri all'ora», come sarebbe scritto nella «scatola nera». «Non erano pazzi, sapevano che avrebbero incontrato la morte». «Qualcosa si è rotto ed i nostri colleghi si sono accorti troppo tardi del guasto, mentre correvano per recuperare il ritardo di cinque minuti». Solo le Ferrovie sono sicure: «Tutto in regola», dicono.

DAL NOSTRO INVIATO
JENNER MELETTI

■ PIACENZA. Sembra di entrare in una stazione morta. «Piacenza, stazione di Piacenza, fine corsa», annunciano gli altoparlanti. Solo qualche treno regionale, che arriva da Bologna o da Cremona. La linea per Milano è ancora un ammasso di lamiere e di sedili buttati fra i sassi. Dietro i vetri degli sportelli, i bigliettai attendono i viaggiatori: come ogni giorno, anche se oggi quasi nessuno entra in stazione.

La casa dei macchinisti è oltre la stazione, in una palazzina arancione. Un lungo tavolo, che una volta forse era in una sala d'aspetto. Sul muro le fotografie di sei macchinisti deceduti in questi anni. Non è solo un «luogo di lavoro», questo. È una casa dove tutti si conoscono, parlano dei figli che crescono, del futuro messo in pericolo dai tagli di personale. No, non credono, i macchinisti, alla notizia che viene prima sussurrata e poi «rilanciata» dalle televisioni. «Sulla scatola nera del pendolino c'è scritto un numero: 165. È la velocità del treno al momento del deragliamento».

La casa dei macchinisti

Carlo Quattroni, macchinista, scuote la testa. «Se dicono che la velocità era quella, è come dire che i macchinisti erano matti... Ma non è vero: li conoscevo tutti e due, soprattutto il più anziano, Lidio De Santis. L'ho visto la settimana scorsa a Firenze... Una persona posata, davvero a posto. Secondo me qualche organo del treno si è rotto, e loro non hanno potuto fare nulla. Il guasto è avvenuto sul treno, o sulla linea. Fino a cinque, dieci anni fa, guidando i treni, vedevo operai e tecnici che controllavano i binari e gli scambi. Ora se ne vedono troppo pochi».

Fino a domenica, «quelli del pendolino» erano un po' invidiati dagli altri macchinisti. «Un treno così moderno, e così bello... Guidare un Etr è il massimo. Ma noi di Piacenza li vediamo solo passare, qui in stazione, o quando ci superano al ducecento all'ora». Giuseppe, 50 anni, accende la tv nella casa dei macchinisti. «Cerchiamo di capire cosa sia successo. È importante per noi, che da domani torneremo in cabina di guida. Dunque, il pendolino si è fermato a

Melegnano, per cinque minuti, perché era segnalata una porta aperta. È ripartito, ed ha ripreso a correre. Solo a Lodi c'è un rallentamento, a 140 all'ora. Poi la corsa riparte, si arriva anche ai 195 all'ora, forse i duecento, poi a quattro chilometri dal ponte sul Po bisogna rallentare. Prima i 160 all'ora, poi i 105 prima della curva qui in stazione. Io credo che solo all'ultimo momento i macchinisti si siano accorti che qualcosa non funzionava. Non hanno usato il cellulare, per dare l'allarme. Non hanno nemmeno schiacciato il pulsante di «invio allarme». Basta premerlo e da Bologna, immediatamente, possono togliere la tensione alla linea. I poveri Lidio De Santis e Pasquale Scorbo sono stati trovati morti al loro posto di guida. Se avessero capito che stavano arrivando sul ponte ai centosessanta, si sarebbero buttati indietro, avrebbero avvertito i passeggeri, avrebbero cercato almeno di azionare il freno a mano, quello con la manovella, presente in ogni vettura. Non hanno fatto nulla: significa che fino all'ultimo non avevano ricevuto nessun allarme. E De Santis, soprattutto, non era certo un pivevolo: lui ci è nato, sul pendolino. È stato uno dei primi macchinisti ad entrare in quelle cabine computerizzate».

«Nessun allarme»

Al palazzo di giustizia, il procuratore capo Alberto Grassi. Soffocato dalle telecamere, «non conferma né smentisce». Ma altre fonti confermano: sulla scatola nera del pendolino, che è una sorta di elettrocardiogramma che annota su carta rossa ogni movimento e velocità del treno, appare un grafico corrispondente alla velocità di 165 chilometri all'ora. Nella casa dei macchinisti, non si cambia idea. «Se davvero arrivava giù ai 165, un treno così tirava giù la stazione. E poi, con il sistema di controllo computerizzato, il pendolino si sarebbe bloccato».

Io che guido i pendolini...

Adriano Toppi, macchinista di pendolino, passa quasi ogni giorno nella tratta dove c'è stato l'incidente. «In cabina - spiega - abbiamo il ripetitore a nove codici. Gli «ordini» che arrivano dalla linea



Una veduta aerea del deragliamento del Pendolino ripresa dalla tv

AP Photo/Rai

debbono essere eseguiti: se non lo facciamo noi, è la stessa macchina che prende il comando. Faccio un esempio: se corro troppo, ed il segnale mi dice di rallentare, ho tre secondi di tempo per obbedire. Poi il treno rallenta da solo. Se decido - per qualche motivo che non posso nemmeno immaginare - di staccare il controllo automatico, appare la scritta AC, assenza codice, ed il treno si ferma».

Il pendolino «Botticelli» una sosta però l'ha fatta, a Melegnano. I macchinisti avrebbero potuto decidere di staccare il controllo automatico per due motivi: perché era guasto e mandava segnali sbagliati, o perché volevano correre più velocemente, per recuperare il ritardo, perché chi guida un pendolino ci tiene ad essere puntuale. «Io non credo - dice Adriano Toppi - a nessuna di queste ipotesi. Credo che si sia rotto qualcosa, come nel marzo scorso, quando un albero di trasmissione si è spezzato sulla Firenze Roma».

Le Fs: tutto benissimo

Sembra quasi che le Ferrovie dello Stato, in un comunicato arrivato da Roma, vogliono rispondere al macchinista Toppi. «Non è stato rilevato nessun guasto, né agli alberi di trasmissione né al sistema dei freni. I binari sono stati rinnovati nel 1994, tutto è in regola». E il direttore dell'area passeggeri, Giuseppe Sciarone, fa un'af-

formazione incredibile: «Nel tratto dell'incidente la linea non è coperta dal sistema automatico di controllo della velocità». Il macchinista Toppi quasi si infuria. «Ma come si fa a dire queste cose? Io sono macchinista da 21 anni, sono sui pendolini quasi ogni giorno e passo proprio da qui. Il sistema automatico c'è: senza quello, come potremmo viaggiare ai duecento all'ora? Sfidò qualsiasi dirigente a salire con me, in cabina, a controllare». In serata le Fs ci ripensano: «Su quella tratta c'è il controllo automatico».

Arriva una nuova notte, si riaccendono le fotelettriche. Prima dell'alba forse sarà aperto un primo binario. Le vetture del disastro sono state raddrizzate, e messe su carrelli con enormi gru. La polizia scientifica, fra i rottami, trova i libri di bordo, con le annotazioni dei macchinisti. Sono stati sequestrati anche i registri dei viaggi e delle paragoni.

Per ora, il disastro resta un giallo. Il pendolino è arrivato a velocità superiore di sessanta chilometri a quella permessa, di 105 chilometri. Senza un allarme, senza un tentativo di reazione, da parte di chi era davanti a tutti, quando le carrozze sono uscite dai binari e si sono schiantate contro i pali dell'alta tensione. «Noi chiediamo semplicemente - dice Nicola Gasbarro, sindacalista della Filc Cgil - che sia accertata la verità. Se sul

treno c'era un guasto, potrebbe essere errata anche la cifra che indica la velocità».

«Nel 1996, a Piacenza - dice Carlo Sabucco, macchinista da vent'anni - è stato segnalato almeno un guasto all'impianto elettrico. E se l'impianto non funziona, anche i segnali del sistema automatico di controllo arrivano ai treni in ritardo».

Nella casa dei macchinisti, si continua a guardare ogni telegiornale. Purtroppo, c'è tempo di parlare, stasera, con tutti quei locomotori fermi sui binari spenti. Al-

cuni macchinisti sono andati in un albergo cittadino, a trovare Maria, la moglie di Pasquale Scorbo, uno dei ferrovieri morti. «Non me la sento - ha detto la donna - di andare all'obitorio. Ho paura che mi chiamino "assassina"». Le sono stati vicini, le hanno fatto coraggio. L'hanno accompagnata poi alla camera mortuaria. Le hanno detto - come hanno detto a tutti - che la colpa non può essere di chi guida il treno, che deve essere successo qualcosa d'altro. «Quelli come noi sono davanti a tutti, i primi a pagare».



I parenti delle vittime arrivano all'obitorio all'interno del cimitero di Piacenza

A Lorella era stato rinnovato il contratto trimestrale proprio l'8 gennaio scorso. E Cinzia da pochi giorni aveva ripreso a fare il tempo pieno dopo che per un certo periodo aveva fatto il part-time perché aveva avuto un bambino. Ad effettuare il riconoscimento su oggetti personali è stato il marito che in mattina è stato accompagnato all'obitorio. Nel pomeriggio si è saputo il nome dell'ultima vittima: è Agostina Carbonaro, 73 anni, residente a Roma. È stata la figlia a recarsi in prefettura. Ha spiegato che

domenica, a Milano, aveva accompagnato la madre alla stazione centrale e l'aveva proprio fatta salire sul pendolino che poi è deragliato. Il riconoscimento è avvenuto nel pomeriggio. Durante la giornata di ieri si era diffusa anche la notizia della presenza di una nona vittima fra i rottami del treno. Notizia però che non ha trovato conferma.

Sono invece decisamente migliorate le condizioni di tutti feriti. Ieri sera in ospedale ne rimanevano soltanto sei e tutti fuori pericolo.

Terrore
sul regionale
per Milano
Rotto un freno

ALESSANDRA LOMBARDI

■ MILANO Una gran paura per i passeggeri dell'interregionale 2126 Ancona-Milano, che ieri hanno temuto una replica del terribile incidente di Piacenza, ma per fortuna senza nessuna conseguenza. A metterli in allarme un forte botto, alcuni sobbalzi e una brusca frenata, con conseguente fermata del treno, attorno alle 11,25 fra le stazioni di Casalpusterlengo e Lodi. La causa dell'incidente, reso noto dal Comu, il coordinamento dei macchinisti e confermato dalle Fs, è stata la rottura improvvisa dell'impianto frenante di una carrozza. I macchinisti all'inizio hanno pensato ad una fermata di emergenza di un passeggero, poi controllando carrozza per carrozza hanno trovato il guasto, un disco frenante disintegrato, e hanno deciso di arrivare a passo d'uomo fino alla stazione di Scuggnago (Lodi), dove i passeggeri, spaventatissimi, sono stati trasbordati su un altro treno.

Le indagini sulla tragedia dell'Etr 460 a Piacenza, intanto, toccano anche Milano, stazione di partenza del Pendolino deragliato. Qui, infatti, il superterno ultima generazione aveva «permortato» dalla mezzanotte di sabato, parcheggiato nell'officina deposito delle Fs Parco della Martesana, nei pressi della stazione di Greco, dove era stato convogliato, come è consuetudine, per essere pulito e controllato prima di ripartire, alle 12,55 di domenica.

E qui si è allargato il raggio dell'inchiesta condotta dalla magistratura piacentina, su ordine della quale la Polfer e la polizia giudiziaria hanno provveduto a svolgere una serie di «accertamenti», i cui esiti - coperti dal segreto istruttorio - fanno già parte dal tarlo pomeriggio di ieri del fascicolo aperto alla procura di Piacenza. Gli accertamenti riguardano i controlli di routine a cui il «Botticelli» è stato sottoposto prima di tornare in servizio. «La prassi - spiega Antonino Albanese, sindacalista responsabile del settore manutenzione della Filc Cgil, il sindacato di categoria - è che tutti i Pendolini che arrivano e ripartono da Milano sostino all'officina deposito del Parco della Martesana, una delle due abilitate per la manutenzione di questo tipo di treno (l'altra è a Roma San Lorenzo, ndr)».

A che tipo di check-up è stato sottoposto e il controllo di routine può aver evidenziato qualcosa di anomalo nel suo funzionamento? Domande per ora senza risposta. Di certo si sa che il «libro di bordo», che viaggia su tutti i treni, riporta tutta la storia del convoglio e anche tutti i dati relativi alle ultime verifiche effettuate a Milano. «Al Botticelli - spiega ancora Albanese - tocca una manutenzione cosiddetta di primo livello, che consiste in tutti quei controlli che possono essere fatti "a vista", dallo stato delle tappezzerie e dei tavolini alle toilette, dalle porte alle pasticche dei freni. Un check-up più approfondito, con strumentazioni più sofisticate, è previsto solo al superamento dei 400 mila chilometri. Ma il «Botticelli» non rientrava in questo criterio».

La procedura in vigore per i Pendolini prevede che questi possano viaggiare con particolari prescrizioni sulla velocità da tenere, stabilite dopo la verifica tecnica. «Avviene molto raramente - spiegano al sindacato - quando vengono individuati particolari problemi, che non pregiudicano la sicurezza o l'efficienza del treno, ma che potrebbero causare inconvenienti: come una porta che ad una certa velocità potrebbe aprirsi. In questo caso si consegna al macchinista un apposito modulo con indicata la riduzione della velocità. Si deve trattare di anomalie a cui non si può ovviare sul momento perché manca il pezzo di ricambio o richiedono attrezzature che hanno in dotazione solo all'officina di Roma».

LE VITTIME

Il triste pellegrinaggio dei parenti all'obitorio per il riconoscimento

Identificate dagli effetti personali

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI
RAFFELE CAPITANI

■ PIACENZA. «Lasciati qui i nostri morti la veste che al gran di sarà si chiara», recita una scritta incisa sul marmo del frontale di Santa Maria del Suffragio, la chiesa del cimitero. Poco più in là ci sono le camere mortuarie dove si trovano le spoglie delle vittime del deragliamento. Il pellegrinaggio dei familiari e dei parenti è cominciato ieri mattina presto.

Fra i primi ad arrivare sono stati amici e familiari dei due agenti morti della Polfer, Vincenzo Ardito, 22 anni, di Taranto e Gaetano Moresse 23 anni, di Bari. Ad accompagnarli sono stati alcune volanti della Questura. Alle 9,30 è arrivata Donatella, la fidanzata dell'agente Francesco Ardito. Anche lei lavora in Polizia. Era lì che aveva incontrato Francesco e si erano innamorati. Avvolta in un giaccone marrone che le copriva la chioma di capelli neri, Donatella aveva gli occhi pieni di lacrime. Non è nemmeno entrata perché era in corso il triste lavoro di ricomposizio-

ne delle salme. Donatella è quindi ritornata con i colleghi in Questura. «È meglio - ha spiegato un dirigente di polizia - che non li guardino, così li ricorderanno da vivi. È uno spettacolo orribile. Infatti i corpi delle vittime sono stati estratti dalle macerie con gravi mutilazioni che ne hanno resa difficile l'identificazione. Si è arrivati al riconoscimento soprattutto attraverso gli oggetti personali, gli indumenti e i documenti».

Sempre ieri mattina sono arrivati anche alcuni colleghi degli agenti di polizia. Fra questi c'era Marco Montefosco, del distaccamento di Polizia ferroviaria della stazione di Milano-Rogoredo. Lui era amico dell'altro poliziotto morto, Gaetano Moresse. Erano giunti a Milano il 19 dicembre scorso insieme ad Ardito. Venivano da Foggia dove avevano concluso la scuola di addestramento. A Milano, presso la caserma Breda, vivevano insieme, nella stessa casa. Montefosco racconta le ultime ore di vita del

suo collega con la voce incrinata dalla commozione. «Prima di partire mi ha chiesto qualche consiglio su come si fanno le scorte. Io ne ho fatte tante, per lui era la prima. Mi ha anche chiesto in prestito un ferro da stiro per mettere in ordine la divisa. Ci teneva a fare bella figura. Però sentiva che c'era qualcosa di strano, perché mi ha detto: non credo che chi ti ridarà il ferro prima di dopodomani, ho un brutto presentimento. Era troppo buono - ha aggiunto Montefosco - per fare il poliziotto, però mi ha dato tanto. Aveva una gran voglia di imparare. Sembrava volesse salvare il mondo». Montefosco ha appreso la notizia dell'incidente dalla televisione. «Ho subito cercato di chiamare Gaetano sul telefonino che aveva con sé, ma non ho ricevuto nessuna risposta. Allora ho capito che era morto». Altri parenti di Gaetano sono arrivati verso mezzogiorno da Varese. «Era un giovane alla ricerca della sua strada. Studiava giurisprudenza ed era entrato in Polizia per farsi le ossa», aggiunge una gio-

vane ragazza.

Per il riconoscimento dell'altro poliziotto, Francesco Ardito, perito elettronico, arrivano da Leporano (Taranto), la madre, uno zio e il nonno, Nicola Spennato. È l'anziano a parlare. «Abbiamo appreso la notizia dalla televisione. Sapevamo che Francesco si trovava su quel pendolino. Ci aveva avvertiti sabato dicendo che era contento. Domenica pomeriggio ci hanno telefonato per dirci quello che era successo».

All'obitorio ieri è stata anche portata a termine il riconoscimento dei tre cadaveri che ancora non avevano un nome. Due sono quelli delle hostess che si trovavano sul pendolino che erano impegnate nel lavoro di ristorazione di corsia fra i passeggeri. Si tratta di Lorella Santone, 23 anni, residente in un paesino di Teramo (Cellino Attanasio) e diplomata presso la scuola interpreti di Roma. La seconda è Cinzia Assetta, 37 anni, di Roma. Entrambe lavoravano per «Agape», la società che gestisce la ristorazione sul Pendolino.