



IL DISASTRO DI PIACENZA

Un mazzo di rose tra i resti di un vagone. A sinistra una gru rimuove una delle carrozze del treno

Dal Zennaro/Ansa e Carlo Vitello/Ap

I macchinisti: «Menzogne È andato in tilt il sistema»

«L'incidente può ripetersi». Giovedì sciopero

Tra i macchinisti che guidano il Pendolino. Tra gli amici e i colleghi di Pasquale Sorbo e Livio De Santi, allo scalo San Lorenzo di Roma. Facce scure e voci che dicono: «L'incidente di Piacenza l'avevamo annunciato da mesi...». Non solo: «Rischi analoghi si corrono in molti altri tratti ferroviari». E aggiungono: «Spesso sentiamo i treni andar via... Le rotaie, in questo Paese, sono troppo vecchie... I rischi sono enormi».

FABRIZIO RONCONE

ROMA. La palazzina dei macchinisti è la numero 303, subito a destra scendendo dalla rampa dello scalo San Lorenzo, tra i binari deserti che finiscono sull'orizzonte azzurro. Sono già venuti i cameramen dei tigi. I macchinisti hanno lasciato fare. Uno ha indicato il portoncino e si è messo a piangere. Lì ha visti uscire da lì, Pasquale Sorbo e Livio De Santi, l'ultima volta. Dice che ridevano. Non è semplice ricordarsi di come ridevano due colleghi, due amici che lassù a Piacenza, tra le lamiere del Pendolino, hanno identificato solo perché quelle divise trinciate nella cabina non potevano che essere le loro. Stanno in circolo, i macchinisti, e ammettono di averci pensato tutta la notte. Che fine. Contro quel pilone, con la faccia, e il peso del lungo treno addosso. A un giovane macchinista viene da vomitare.

Il rapporto alle Fs

Hanno letto i giornali e visto i servizi alla tivù, e molti sostengono che la cosa da dire subito è questa: «Quello che è accaduto a Piacenza può ripetersi. Anzi. «Prima o poi si ripeterà certamente». Parlano con voci ferme. Ricordano a memoria curve e rettilinei. Uno fa: «Certi incidenti sono annunciati. Anche quello di domenica... lo stesso, qualche mese fa, feci un rapporto preciso... In entrata e in uscita dalla stazione di Piacenza, scrissi, prima o poi qualcuno ci fa il botto...».

Perché? «Basta osservare la zona... Noi li tremiamo... In quel

punto, certi di noi si fanno il segno della croce... Lo senti proprio che il treno ti va via...». Precisamente, cos'è in quel tratto che aumenta i rischi di deragliamento? «Gli avvalamenti... le curve, improvise, dopo le discese... e poi gli scambi, è pieno di scambi, e mica è semplice, devi avere ogni volta un bel po' di fortuna, per entrare dentro uno scambio a più di 100 all'ora...». Le Ferrovie dello Stato sostengono, pur senza grande convinzione, che la tratta dove è deragliato il «Botticelli» non è coperta dal sistema automatico di controllo della velocità... «E questo è falso. Sono dei bugiardi, dei luridi bugiardi... Ora, con questa versione, provano ad addossare tutta la colpa dell'incidente a Pasquale e Livio...». E invece qual è, secondo voi, la verità? «La verità è che in quel tratto così rischioso qualcosa non deve aver funzionato nel sistema di impulsi che il treno riceve dalla linea, e che consente così di entrare automaticamente in fase di frenaggio...». Voi escludete qualsiasi errore umano? «No, completamente no... ma se i nostri colleghi hanno sbagliato, e magari si sono «mangiati» una tabella della velocità... la macchina non ha certamente rallentato... E questo vuol dire che qualcosa, nel sistema frenante automatico, non ha funzionato...».

I rischi

È difficile stabilire cosa prevalga in questi macchinisti: se la collera, se il senso di impotenza, se la sete di verità. «Noi - dicono alcuni - siamo i primi a voler accettare la veri-

tà... Perché dobbiamo saperlo, quando ritrasiteremo in quel punto, cos'è che ha portato i nostri amici e tutto il treno addosso a quel pilone...».

Parlano soprattutto i più vecchi, quelli che han passato trent'anni a far su e giù per la Penisola, e saprebbero dirti a memoria gli alberi che incontrano da qui a Milano, e quando fioriscono, e quando è stata l'ultima volta che han temuto di finirci contro. I più giovani ascoltano e annuiscono. I pericoli si mandano a memoria subito. «Civogliamo poche ore di guida per capire che, se è il caso, devi fare di testa tua...». Spiegano che i rischi sono così alti, in certe tratte, che è prudente non rispettare le tabelle della velocità, e ridurla a prescindere.

Lodi e Reggio Emilia

Avete detto che l'incidente di Piacenza può ripetersi: dove? «Un posto brutto è Lodi. Lì dovresti procedere a 145 chilometri orari, ma se vuoi campare e far campare quelli che trasporti, è meglio scendere a 120...». Un altro tratto a rischio? «A Reggio Emilia, salendo verso Milano, in uscita... Lì se non cali da 170 a 150, vai fuori, è sicuro, lo senti proprio che il treno non tiene...». Ma di queste vostre precauzioni, l'azienda è informata? «Sanno tutto... ci sono montagne di rapporti... La verità è che spesso è pura fortuna se non ci scappa la tragedia... Ci penso sempre alla fortuna, io...». Quando ci ha pensato, l'ultima volta? «La scorsa estate... sulla Napoli-Salerno... Lì il Pendolino piomba in mezzo ai palazzi con i panni stesi a 155 all'ora... Capito? 155 chilometri orari, e lì ci sono pure stabilimenti balneari, mamme con gli ombrelloni, bambini che sono capaci di perdersi la paletta sui binari e di venirli a raccogliere sotto il treno...».

Ora le voci di questi macchinisti sono meno ferme, meno calme. Si accavallano i discorsi, i ricordi, le paure. «Perché poi la verità è che questi treni moderni e bellissimi, sono sproporzionati ai binari italiani...». «Solo sproporzionati? Di-

ciamo che è come se mandassero una Mercedes a duecento all'ora su un viottolo di campagna...». «Scrivo che l'unico tratto dove è sicuro viaggiare con il Pendolino è il tratto Roma-Firenze... Faccelo leggere sul giornale che in qualunque altro tratto, si rischia».

Il silenzio dei dirigenti

Stai ad ascoltare, e di colpo si guardano, indicano la loro palazzina e un tipo alto che si mette il dito indice dritto sulle labbra. «Dovremmo pure stare zitti... schifosi... ché l'altra sera non c'era nemmeno un dirigente ad accogliere le mogli di Pasquale e Livio... povere donne, a piangere lì dentro...».

I dirigenti delle Ferrovie vogliono il silenzio: ma questi se ne fregano, e ti raccontano i guai dell'Etr 450, «che in curva invece di pendolare restava rigido», e quelli dell'Etr 460, nemmeno questo impeccabile. Se, nel maggio scorso, due di loro quasi si son ritrovati dentro la cabina il rapporto della trasmissione che era schizzato via sui 200 all'ora. «Ci dissero: fatalità...». Che poi l'altra verità è che questi siluri per rotaia sono gingilli sofisticati da controllare con attenzione, «e senza badare a spese di manutenzione».

Ora molti macchinisti dicono che «se avessimo avuto un po' di pietà per quei due dei nostri che lasciano mogli e figli, avremmo dovuto organizzare subito uno sciopero di un giorno, e non di due ore...». E invece gli sfilano davanti sindacalisti con sigle diverse, con comunicati diversi, tutti a far segno di stare tranquilli, ci faremo valere.

C'è un gran silenzio, quando i macchinisti del turno «montante» mettono di parlare e vanno via, con la divisa lisa e sotto due maglioni, con la sciarpa e lo zucchetto di lana, e in spalla la sacca con le mutande pulite e il termos. Attraversano i binari a passi lenti e, come venuti via da una vecchia cartolina, salgono su treni che sembrano missili. Su un futuro che non ci meritiamo.

IL RACCONTO Parla lo zio di Lorella Santone: «Solo a notte fonda abbiamo capito che era morta»

«Era entusiasta del suo lavoro di hostess»

SIMONE TREVES

ROMA. Nel paese c'è solo silenzio. E tanto dolore. A Cellino Attanasio, un piccolo centro in provincia di Teramo dove vivono poco meno di tremila persone, sono quasi tutti imparentati tra loro. Tutti si rispettano e si vogliono bene, proprio come se il paese fosse una grande famiglia. Cellino adesso è a lutto. Lorella Santone, 23 anni, era una di loro. È morta sul pendolino, dove lavorava come hostess addetta alla ristorazione. Il fidanzato e i genitori, accorsi a Piacenza, l'hanno ufficialmente riconosciuta solo ieri sera alle 18, ma già da domenica notte a Cellino la gente sapeva che Lorella non sarebbe più tornata. Adesso, dopo la concitazione e la terribile attesa della domenica, è rimasto il silenzio. E il dolore.

A Cellino l'amministrazione comunale si appresta a decretare un giorno di lutto cittadino. Un compito molto triste che è capitato al sindaco del paese, Luigi Triglozzi, che per ironia della sorte è anche lo zio di

Lorella. «Sì, sono il cugino del padre», racconta - ma per tutto il paese questi sono momenti terribili. Pensi, solo pochi mesi fa un'altra tragedia si era abbattuta sulla nostra comunità: una donna al settimo mese di gravidanza era rimasta uccisa in un incidente stradale. Ora la morte di Lorella. Sembra una maledizione, siamo davvero tutti sconvolti. E alla mente tornano le immagini di Lorella, che amava così tanto questo suo nuovo lavoro e che sperava, in un futuro non troppo lontano, di poter lavorare come interprete. Ma ad alto livello: nei convegni o nelle conferenze, per la traduzione simultanea. «Aveva frequentato la scuola di interpretariato di Roma e si era diplomata con il massimo dei voti - ricorda lo zio -». Anche la sorella aveva studiato lingue e adesso lavora come interprete. Poi, a ottobre, un primo contratto all'Agape, come hostess sul pendolino. E nei giorni scorsi il contratto le era stato rinnovato per altri tre mesi.

Lorella ne era entusiasta. Era un tipo sveglio, sa. Una di quelle persone che tengono molto alla loro indipendenza e si danno da fare. E invece...».

Da circa quattro anni Lorella Santone si era trasferita a Roma. Prima l'università, poi il lavoro. Ma il rapporto con il suo paese era molto stretto. A Cellino continuavano a vivere i genitori. A Cellino aveva i suoi amici di infanzia. «Tomava spesso - prosegue lo zio - proprio perché il legame con la sua terra non si era mai interrotto. Era una persona molto espansiva, conosceva tutti qui. L'ultima volta che è venuta è stato una settimana fa. Un paio di giorni con il suo fidanzato, per assistere alla presentazione del presepe vivente, che è una tradizione nel nostro paese. Quella è stata l'ultima volta che lo ho parlato. In quell'occasione ho compreso come fosse contenta del suo lavoro; quante speranze per il suo futuro coltivasse. Il pendolino è un treno bellissimo, sicuro. Un treno dell'ultima generazione», mi aveva raccontato con una punta di orgo-

gio. Non immaginava che potesse correre dei rischi; nessuno di noi avrebbe mai immaginato che quel lavoro potesse essere pericoloso. Poi...».

Il ricordo torna a domenica. A quelle ore maledette e piene d'angoscia. Un pomeriggio sereno d'improvviso diventato drammatico insieme con le edizioni straordinarie dei telegiornali: un pendolino ha deragliato a Piacenza, ci sono otto morti. Otto morti chi? «Ero a casa - continua Luigi Triglozzi - quando ho sentito la notizia alla tv. Ho subito pensato a Lorella. Un presentimento. Ma non ho voluto dire nulla, avevo timore di seminare il panico inutilmente. Poi le notizie si sono fatte più precise, si è parlato delle hostess della ristorazione. A quel punto ho ricevuto una telefonata di mia sorella. E mi sono deciso ad andare da mio cugino. Anche loro erano incolpati davanti alla tv, angosciati per la loro Lorella. Sono state ore davvero drammatiche, piene di incertezza. Non si riusciva a sapere nulla di pre-

ciso. Anche il maresciallo dei carabinieri di Cellino ha tentato in tutti i modi di aiutarci e si è incollato al telefono, per avere qualche notizia da Piacenza. Nulla di nulla per ore. Poi, purtroppo, i nostri dubbi sono diventati sempre più concreti. Di Lorella non c'era più traccia e sapevamo che lei era a bordo di quel pendolino. Poi ci è stato detto che tutte e due le hostess erano morte. Allora... siamo andati per esclusione. E abbiamo capito: Lorella era morta. Alle quattro del mattino mio cugino, sua moglie, sua figlia e il fidanzato di Lorella sono partiti per Piacenza. Per il riconoscimento. Ancora non c'è nulla di certo, ma noi aspettiamo prima di decretare il lutto cittadino. No, non ci facciamo illusioni, ma aspettiamo una conferma ufficiale».

E purtroppo nemmeno un'ora dopo, a Piacenza, Andrea Ranalli, il fidanzato, ha riconosciuto il corpo di Lorella. Era solo. I genitori della ragazza non ce l'avevano fatta ed erano rimasti ad attenderlo in prefettura. Paralizzato dallo strazio.

Oggi Burlando alla Camera primi chiarimenti sulla tragedia

Il governo riferirà già oggi, nel primo pomeriggio, alla Camera, con una prima informativa urgente, sul disastro del Pendolino dove hanno perso la vita otto persone.

Nel rispondere alle sollecitazioni di Marco Pezzoni (della Sinistra democratica) e di Alberto Lembo (della Lega Nord), ieri pomeriggio in apertura della seduta a Montecitorio, il presidente di turno dell'assemblea, Lorenzo Acquarone, ha assicurato infatti che la presidenza della Camera ha già preso contatti perché «se non il presidente del Consiglio, sia il ministro dei Trasporti Burlando a portare a conoscenza del Parlamento i primi chiarimenti disponibili».

Comunque sulla sciagura di Piacenza la presidenza della commissione Trasporti di Montecitorio ha convocato d'urgenza per stamani il direttore generale delle Fs, Giancarlo Cimoli.

Il direttore generale delle Fs Giancarlo Cimoli era stato già ascoltato nel quadro di una inchiesta conoscitiva proprio sulla sicurezza del trasporto ferroviario; e si era riservato di rispondere in un secondo tempo ad una serie di preoccupati quesiti di numerosi commissari.

Il precipitare degli eventi ha suggerito di anticipare questa seconda audizione.

All'«allarmante calo degli standard di sicurezza dei trasporti ferroviari» fa riferimento una interpellanza urgente della Sinistra democratica, primo firmatario Fabio Mussi; e sullo stesso tavolo battono i documenti presentati da Rifondazione e da altri gruppi.

Lo stesso presidente della commissione Trasporti della Camera, Ernesto Stajano (Rinnovamento italiano) ha rilevato ieri, conversando con i giornalisti, due dati emersi dalla indagine in corso.

Il primo costituito da «indicazioni di parte sindacale che ponevano in evidenza problemi di sicurezza sulla rete ferroviaria».

Il secondo: «In commissione un problema specifico si era posto proprio in riferimento all'Etr-460, per le deficienze strutturali che avevano suggerito il richiamo di tutte le vetture nelle officine di Savigliano per migliorarne lo standard di sicurezza».

□ G.F.P.