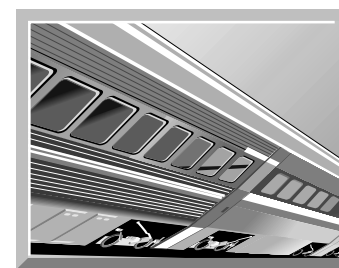




IL DISASTRO DI PIACENZA



Italia divisa in due Ritardi per i treni Miglioramenti da oggi

Treni soppressi, ritardi, disagi per migliaia e migliaia di passeggeri. Il giorno dopo il disastro di Piacenza, l'Italia tagliata in due all'altezza di un nodo nevralgico dell'intero sistema ferroviario. In Liguria emergenza raddoppiata: ai contraccolpi del deragliamento del Pendolino si sono sommati lo svio di un carro merci nello spezzino, con conseguenti ulteriori ritardi, e un blocco di due ore e mezzo nel ponente a seguito di un suicidio sui binari.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROSSELLA MICHIEZZI

GENOVA. L'Italia del trasporto ferroviario tagliata in due all'altezza di Piacenza, con soppressione di dieci treni sulla direttrice Roma-Milano, e di altri tre convogli sulla linea Milano-Ancona. Inoltre, sulle lunghe percorrenze, accumuli di ritardi sino a due ore e mezzo.

Questo il quadro della situazione per tutta la giornata di ieri, almeno sino alla mezzanotte, con la promessa delle FS di un graduale ritorno alla normalità a partire dalla tarda mattinata di oggi, quando è previsto a Piacenza il ripristino della circolazione sul binario dispari in direzione di Roma. All'atto pratico, il deragliamento del Pendolino «Botticelli» in un punto nevralgico del sistema ferroviario nazionale, ha letteralmente rivoluzionato il traffico tra nord e sud nel quadrante focale della rete emiliana e, in particolare, sullo snodo di Bologna.

Una volta interrotti, nel pomeriggio di domenica, i quattro binari piacentini della linea per Torino e per Milano, le FS sono corse ai ripari predisponendo percorsi alternativi, ma ovviamente i ritardi sono stati e sono tutt'ora inevitabili, e spesso assai consistenti. Nell'ordine dei 40 minuti per i treni devianti sulla linea Fidenza-Cremona-Treviglio-Milano; dei 90 minuti sulla Bologna-Padova-Milano; e dei 60/70 minuti sulla Bologna-Verona-Milano dove sono stati dirottati i treni a lunga percorrenza sulle direttrici Milano-Bari e Milano-Roma-Napoli. Quanto ai treni interregionali, quelli tra Bologna e Milano sono stati istradati via Fidenza-Codogno, mentre quelli tra Bologna e Genova-Torino sono stati limitati a Piacenza e Stradella, con trasbordo dei passeggeri su pullman che collegano le due stazioni, consentendo così di bypassare l'area resa inagibile dal disastro.

Relativa normalità, invece, per i servizi pendolari nelle aree di Milano e di Bologna. Alla stazione Centrale del capoluogo meneghino, ad esempio, ieri la situazione appariva abbastanza normale, salvo una maggiore affluenza all'ufficio rimborsi di viaggiatori che avevano inutilmente pagato il supplemento rapi-

do. Grande affollamento pure all'ufficio informazioni, per ottenere aggiornamenti in diretta su arrivi e partenze, anche perché le FS, a partire dalle 14 di ieri, hanno sospeso il numero verde, delegando al numero di FS-Infoma 1478/88088 tutte le informazioni sui treni.

Nel quadro generale dei disagi, una sorta di emergenza aggiuntiva è quella che si è verificata, per l'intera mattinata di ieri, nel compartimento ligure, dove ai contraccolpi del disastro del Pendolino si sono sommate le conseguenze del deragliamento di un treno merci, avvenuto nella notte nello spezzino, e un temporaneo blocco della circolazione nel ponente a seguito di un suicidio sulla linea ferroviaria.

Il primo incidente si è verificato fra le stazioni di Corniglia e Riomaggiore, mentre transitava un convoglio di undici carri-cisterna con un carico di latte, partito da Torino e diretto a Castelguelfo in provincia di Parma, dirottato sulla dorsale ligure proprio a causa dell'interruzione della linea a Piacenza. Il quart'ultimo carro, a causa della rottura di un asse del carrello posteriore, è deragliato pur rimanendo in piedi. Il personale di macchina se l'è cavata, fortunatamente, senza un graffio, ma il blocco della circolazione è stato immediato. Per tutta la notte, però, gli operai delle Ferrovie hanno lavorato alla luce delle foteoletriche per riportare il carro sulle rotaie e rendere nuovamente agibili i binari nei due sensi. Sino alle 15 di ieri, comunque, è stato possibile il transito a senso alternato solo sul binario attiguo a quello del deragliamento, e hanno accusato ritardi medi di circa un'ora sia i treni a lunga percorrenza, sia gli interregionali della linea Livorno-Milano.

All'altro capo della regione, nel tratto a binario unico tra le stazioni di Albenga e di Alassio, alle 7,30 di ieri mattina una giovane donna si è fatta travolgere dal locale Ventimiglia-Savona buttandosi sotto le ruote della motrice all'imbocco della galleria Badino. Le operazioni di recupero del corpo sono state particolarmente laboriose e il traffico è rimasto bloccato per due ore e mezzo.

L'INTERVISTA Il ministro: un mistero l'incidente. Monitoraggio per l'intera rete fs

Burlando: «Ora più sicurezza»

Le cause del disastro di Piacenza restano un mistero. Il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, non si stanca di ripeterlo: «A un primo esame, non sembrano esserci stati cedimenti del treno o della linea». E taglia corto sulle polemiche sui tagli che metterebbero a repentaglio la sicurezza: «I tagli di bilancio non c'entrano nulla. Nei paesi in cui esistono sistemi di controllo automatizzato si sono fatti più tagli che da noi e la sicurezza è aumentata».

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. «A un primo esame obiettivo, la linea e il treno non mostrano segni di cedimento». Il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, snocciola le notizie e le cifre che tecnici delle Ferrovie, sindacalisti e macchinisti gli hanno riferito nelle ore seguenti il disastro di Piacenza. «La motrice del "Botticelli" - spiega - aveva fatto 335.000 chilometri. La vita media di una macchina del genere è di 4 milioni di chilometri, quindi era praticamente nuova. L'ultima revisione completa è stata fatta tra il 22 novembre e il 19 dicembre, e anche la linea era stata verificata a fine ottobre».

Di problemi, però, a quanto pare ne erano già emersi non pochi. I macchinisti mi hanno detto che hanno avuto problemi di manutenzione, come capita in ogni parte del mondo con macchine tanto complesse e innovative. Ma mi hanno anche detto che mai questi problemi hanno messo in discussione la tenuta. Ho chiesto anche se i 105 chilometri orari erano al limite rispetto alla capacità di tenuta, e mi hanno risposto che di solito il margine di sicurezza è del 30-40%, naturalmente in condizioni di perfetta efficienza della macchina. Al momento dell'incidente il personale era esperto e non stressato, il tempo era buono, c'era un po' di nebbia, ma mi hanno detto che c'è un avvisatore che avverte della necessità di rallentare anche se la nebbia è fittissima.

La linea non ha ceduto, il treno nemmeno, il personale era riposato ed esperto. E allora che cosa è successo? Ci manca un'informazione molto importante: la velocità. Che ancora non farebbe capire nulla sulla responsabilità, sia chiaro.

I pendolini verranno fermati? No, a meno che non abbiamo notizie diverse, naturalmente. Ma per ora non ne abbiamo. Gli svizzeri hanno collaudato a fondo l'Etr 460 e dicono che per loro è un treno affidabile e sicuro, che non lo fermeranno. Del resto non è che sono stati fermati i Jumbo dopo l'incidente della Twa.

Da molte parti si mette sott'accusa le Fs per il calo dei livelli di sicurezza. I macchinisti raccontano di uno stiticcio di piccoli incidenti. Parliamoci chiaro. Le Ferrovie del-



Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando. In alto due carrozze del pendolino deragliato ieri alla stazione di Piacenza

Carlo Vitellio/Agf

lo Stato sono una Spa, ma una Spa pubblica, che non ha il problema di fare profitti a ogni costo. Si cerca di dare efficienza a questa struttura, ovviamente. Ma senza mettere mai in discussione la sicurezza, anzi.

Sott'accusa è anche l'Alta velocità, per la quale i fondi ci sono.

In primo luogo, di Alta velocità si è parlato tanto, ma si sono fatte solo due cosette. E poi l'incidente è accaduto su una linea «classica». In altri paesi, del resto, il Pendolino lo acquistano per le linee dove non intendono fare l'Alta velocità.

E vero che a Piacenza i sistemi automatici di controllo non hanno funzionato?

In Italia il treno è condotto dai macchinisti, e solamente in alcuni casi particolari interviene il blocco automatico. Da quello che mi è stato spiegato, interviene quando c'è da diminuire di 60 chilometri orari la velocità. A Piacenza invece si doveva passare da 140 a 105, con un decremento di 35 chilometri orari. Ripeto: questo non vuol dire aver individuato responsabilità alcuna per questo incidente, perché non conoscendo la dina-

mica non è ancora possibile sapere che cosa è effettivamente successo.

Ma come si possono conciliare tagli di bilancio e adeguamento della sicurezza?

Alcuni dicono che dove ci sono sistemi di controllo automatico si sono fatti più tagli, c'è meno personale ma c'è più sicurezza. In alcuni paesi è in funzione il sistema Atc (Automatic train control), con il quale è la macchina che guida il treno, e il macchinista si limita a controllarla. Da qualche mese stiamo provando l'Atc è sulla Treviglio-Cremona. Se la sperimentazione andrà bene, lo estenderemo a tutta la rete italiana.

Che altro si può fare per incrementare la sicurezza?

Ministero, sindacati, azienda devono monitorare la rete (sia la struttura fisica sia le tecnologie), il materiale rotabile e il personale umano. Ci possono essere materiali stressati e uomini stressati, anche se in questo momento nessuna di queste eventualità sembrerebbe emergere.

Non è prevedibile un'autorità indipendente di vigilanza sul modello del Rai, il Registro aeronautico?

Ad agosto abbiamo creato, come prevede la legge, l'unità di vigilanza presso la Motorizzazione, che però finora era pensata come unità di controllo dal punto di vista gestionale, del buon uso del denaro pubblico. Si tratta ora di vedere anche gli aspetti della sicurezza. Ma né in Italia né all'estero è mai stata concepita un'unità di vigilanza simile al Registro aeronautico, perché le dimensioni delle aziende ferroviarie sono enormi.

È in edicola il secondo cd-rom di 'Il cammino dell'uomo'

STORIA DELLA CREATIVITÀ

SU CD-ROM

Oltre due ore di racconto con 600 immagini fotografiche,
90 biografie di grandi artisti,
150 opere in dettaglio, 36 opere con possibilità di ingrandimento,
3.000 notizie.
E un gioco interattivo.

l'Unità iniziative editoriali

MACINTOSH
& WINDOWS
COMPATIBILE

cd+
guida
a sole
L. 30.000