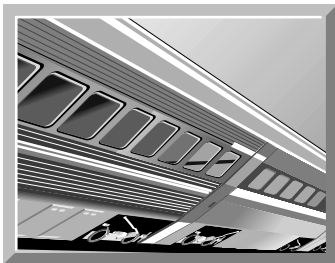


**IL DISASTRO
DI PIACENZA**

ROMA. È stato ben attento, l'amministratore delegato della Fs-Spa Giancarlo Cimoli, a non dare l'impressione di speculare sul disastro di Piaccenza per batter cassa. Però l'ha fatto capire, ai deputati della Commissione Trasporti della Camera, che ieri lo hanno ascoltato sulla tragedia di domenica. L'ha fatto capire che con le risorse alle ferrovie c'è poco da scherzare: se si continua a tagliare, non si può pretendere di avere contemporaneamente sviluppo, occupazione ed efficienza che equivale a sicurezza.

Per quanto riguarda gli investimenti Cimoli ha fatto l'esempio del 1997 nel corso del quale sono stati annullati gli stanziamenti (a fronte di 7600 miliardi del 1996), mentre sono stati notevolmente ridotti i flussi di cassa. Tali cifre, ha spiegato l'amministratore, non riguardano solo gli investimenti «di sviluppo» ma anche interventi assolutamente necessari per il mantenimento in efficienza e per la manutenzione straordinaria. «Se le risorse devono essere notevolmente ridotte per il futuro - ha rilevato Cimoli - devo avere la possibilità di adottare rigorose scelte di priorità, rivedendo o allungando nel tempo la programmazione generale. Se il programma deve essere completamente realizzato nei tempi previsti - ha concluso - devono ottenere garanzie sulle risorse necessarie di cassa e di competenza almeno per il prossimo triennio». Il sistema così come è strutturato non riesce a garantire «sufficiente certezza nella programmazione delle risorse e degli interventi anche a livello di mantenimento in efficienza della rete e per la manutenzione straordinaria».

Questo è il senso del discorso: siccome la sicurezza - per la quale Cimoli ha annunciato una verifica generalizzata - è la priorità numero uno, se i fondi si riducono perché si tagliano i trasferimenti senza poter aumentare le tariffe, non resta che ridimensionare la rete: in termini di occupati e in termini di servizio.

«Tutto regolare»

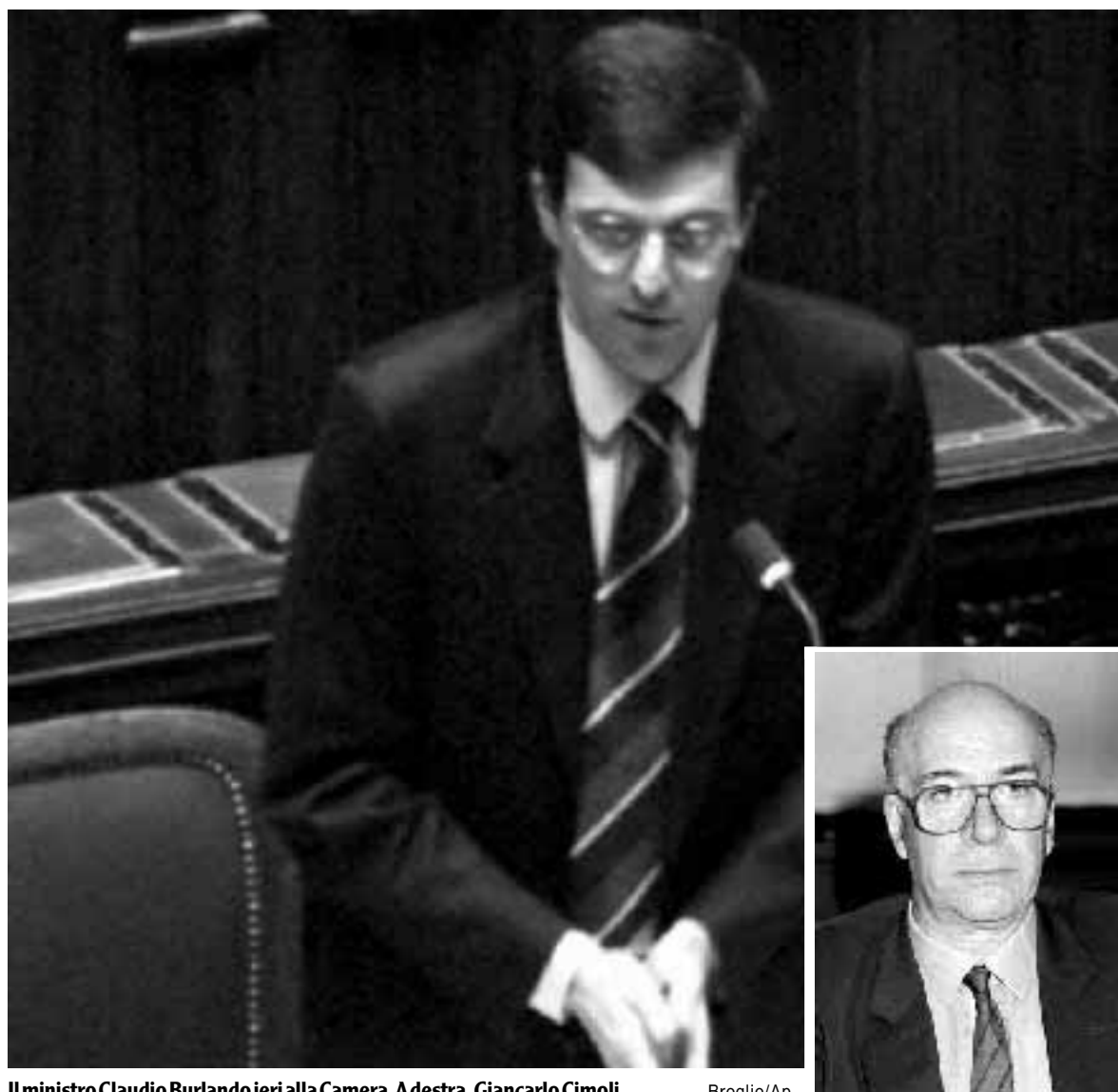
Ed ora l'incidente di Piaccenza. Fiora - ha detto Cimoli - si è accertato che il binario era regolare, funzionante il segnalamento, integre le trasmissioni dal motore alle ruote del Pendolino, funzionante il sistema di ripetizione dei segnali in macchina come pure il congegno che fa inclinare il vagono in curva. Per quanto riguarda la dinamica dell'incidente è evidente - ha detto Cimoli - che ci sia stata «la fuoriuscita del treno con il ribaltamento sul lato destro».

E la velocità? Il punto interrogativo rimane, perché il contenuto della mitica scatola nera - in realtà un foglio col diagramma delle velocità punto per punto, simile a quello dell'elettrocardiogramma - è nelle mani dei magistrati, coperta dal segreto istruttorio. Però, come dice il presidente della commissione Trasporti Enrico Stajano, per esclusione si giunge alla conclusione che il disastro è stato provocato dall'eccessiva velocità con cui il Pendolino è arrivato alla tragica curva prima della stazione di Piaccenza, subito dopo aver

**Paolo Brutti:
«Affrontare
la questione
sicurezza»**

Tocca all'inchiesta appurare le cause del disastro del Pendolino, ma per le forze politiche questa è «l'occasione per affrontare in modo approfondito la questione della sicurezza nella ferrovia e nei trasporti». Così è intervenuto Paolo Brutti, ex segretario della Fir Cgil e da ieri responsabile Trasporti del Pds, che ha preso la parola durante la riunione di insediamento per la sua nomina ufficiale a capo del gruppo di coordinamento Trasporti di Botteghe Oscure. Un'occasione per fare un primo punto della situazione.

Occorre affrontare la questione, ha sottolineato Brutti, «per evitare demagogiche strumentalizzazioni e facili equazioni tra competizione e insicurezza, ma anche per non consentire - sostiene - il perpetuarsi dei misteri insoliti delle catastrofi nei trasporti italiani».



Il ministro Claudio Burlando ieri alla Camera. A destra, Giancarlo Cimoli

Broglioli/Ap

«I tagli minano la sicurezza»**Cimoli: «A Piaccenza il sistema era attivo»**

Le ferrovie avvertono governo e Parlamento che a furia di tagli, tra una manovra finanziaria e l'altra, si finisce col compromettere l'efficienza e quindi la sicurezza del servizio. Nell'audizione alla Camera, l'amministratore delle Fs Cimoli rileva che un incidente così grave sia avvenuto con un treno e su una linea appena revisionati. La rete italiana non ha il controllo automatico della velocità, ma il blocco automatico del treno in casi particolari.

RAUL WITTENBERG

superato il ponte di ferro sul Po. Una velocità superiore ai 110 chilometri orari imposti dal regolamento in quel punto.

Chi controlla, e come?

Ma chi controlla l'osservanza di questo limite? Cimoli ha illustrato come nel nostro sistema ferroviario la velocità del treno è governata dal macchinista, coadiuvato dalla tecnologia con alcuni automatismi. In altri paesi invece avviene il contrario, la velocità è governata dagli automatismi e l'uomo interviene quando questi si rompono o funzionano male: le Fs hanno programmato di mettersi al passo con questi paesi entro il Duemila con un investimento di 850 miliardi.

Sulla linea Milano-Bologna due sono i sistemi utilizzati: il blocco automatico per evitare gli scontri dei treni e le errate velocità sugli scambi;

e la ripetizione dei segnali sulle locomotive. Quest'ultimo sistema mette automaticamente in frenata il treno se il macchinista non si adegua alle indicazioni del ripetitore: il congegno si ferma, e la corsa deve riprendere dopo aver ripristinato le condizioni di normalità. L'ordine di cambio di velocità - che appare sui bottoni della plancia di guida contemporaneamente a un segnale sonoro - proveniente dai binari deve essere rispettato in tre secondi dal macchinista che dovrà impostare la velocità indicata; altrimenti il treno si ferma.

Controllo di velocità

Cimoli ha detto che in Italia manca il controllo automatico del rispetto della velocità massima consentita in tutta la linea, segnata nel programma di guida che ogni macchinista porta con sé per quel viaggio, la cui osservanza è controllata dal secondo

macchinista. Il controllo automatico - che renderebbe inutile il secondo macchinista - in uso ad esempio in Germania (Ato), sperimentato sulla Cremona-Treviglio, sarà in funzione da noi nel 1999 sui primi 1.200 chilometri, nel Duemila su altri 4.800 chilometri.

Il convoglio Etr 460, entrato in servizio nel settembre del 1995, era stato revisionato un mese fa; a ottobre effettuata la manutenzione di quel tratto di linea. Cimoli ha poi ricordato che le Fs stanno investendo sul sistema delle tecnologie e di circolazione 7500 miliardi di cui 1900 già realizzati, 1100 appaltati e 4500 da appaltare nei prossimi due anni.

Insomma, tutto a posto. Errore umano, dunque? Lo esclude Sante Bianchini, un manager delle Fs ed ex capostazione e sindacalista Cisl: «Non ho mai visto macchinisti - ha detto - sbagliare la velocità di 50-60 chilometri, con il tachimetro davanti agli occhi e in una giornata di sole: questo è un incidente abbastanza oscuro». E il nuovo responsabile dei Trasporti del Pds, Paolo Brutti, afferma che l'inchiesta sull'incidente sarà una occasione per affrontare la questione della sicurezza «senza demagogiche strumentalizzazioni e facili equazioni tra competizione e insicurezza, ma anche per non consentire il perpetuarsi dei misteri insoliti nelle catastrofi nei trasporti italiani».

**Treni fermi per 2 ore
Domani scioperano
i macchinisti del Comu**

Domani, giovedì 16, treni fermi per due ore da mezzogiorno alle 14. Scioperano infatti i macchinisti del Comu, per protestare contro i ritardi delle Fs che a loro avviso sono la causa principale del disastro incidente ferroviario di Piaccenza. Nel confermare l'agitazione il Comu ha ritenuto di smentire le Fs rivelando che sulla linea dove il Pendolino è deragliato, il sistema di sicurezza è presente fino dal 1970, ma che dall'89, nel tentativo di guadagnare preziosi minuti sulla tratta Milano-Roma, le Ferrovie lo hanno spostato sistemandolo proprio sul punto critico, quando ormai non servirebbe più a niente. Il Comu ha reso pubblico in una conferenza stampa un ordine di servizio del 1970 che sarà inviato all'autorità giudiziaria, e che i macchinisti Savio Galvani e Pasquale Romano hanno così spiegato: «In pratica fino al 1989, circa un chilometro e mezzo prima della curva dove è avvenuto l'incidente, se il treno non riduceva la velocità si attivava il sistema di frenatura automatica. A Lodi lo hanno tolto del tutto, a Piaccenza lo hanno sistemato proprio sul punto critico, quando non serve più a niente».

«La verità - dice Bruno Salustri, che da anni guida i Pendolini - è che le Fs volevano guadagnare una manciata di minuti. Altrimenti non si capisce perché l'abbiano spostato, visto che non ha senso metterlo dopo il segnale di protezione della stazione di Piaccenza. In teoria, in quel punto se il macchinista non frena, i Pendolini possono passare a 180 chilometri all'ora».

Burlando parla alla Camera

**«Eccesso di velocità?
Illazioni, la verità
la sa solo il giudice»****PIETRO STRAMBA-BADIALE**

ROMA. «Non siamo nelle condizioni di escludere che la velocità possa essere una delle cause dell'incidente, ma è opportuno astenersi da congetture. Certe voci, che vengono accreditate come bene informate, poi così informate non sono». Torna a raccomandare prudenza il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, sulle possibili cause del disastro di Piaccenza: di fronte al balletto di cifre e di polemiche e ai titoli urlati di alcuni giornali certi che a far uscire dai binari il «Boticelli» è stata la velocità eccessiva, il ministro ripete davanti alla Camera, alla quale si è presentato ieri pomeriggio per riferire sulla sciagura (questa sera sarà invece al Senato), che «è opportuno astenersi dal sentito dire. Ci sono almeno tre versioni sul dato della velocità del Pendolino. La magistratura ha sequestrato il tachigrafo e ritiene di non violare il segreto istruttorio neanche nei confronti della commissione d'inchiesta».

Burlando ripete ai parlamentari quanto è riuscito a sapere nelle ore successive all'incidente. Ricorda che il treno era sostanzialmente nuovo ed era stato completamente revisionato tra novembre e dicembre, che la linea era stata controllata a fondo a fine ottobre, che i due macchinisti avevano preso servizio da un'ora dopo dodici ore di riposo. E aggiunge un elemento nuovo: il treno ha subito non uno «sviamento», ma un «ribaltamento». Il che - spiega - «porta a escludere che il disastro possa essere stato causato da un oggetto posto sui binari», a conferma che non si è comunque trattato di un «atto doloso». Un guasto, allora, un cedimento? «A un primo esame esterno - ricorda - non ve ne sono tracce né sul convoglio né sulla linea», anche se occorreranno esami ben più approfonditi. Quel che appare certo è comunque che l'albero di trasmissione - l'elemento che fin dall'inizio ha provocato gravi problemi agli Etr 460, tanto da farli richiamare in fabbrica alcuni mesi fa per una modifica - non si è spezzato.

Nessuno - dice Burlando - mette in discussione l'affidabilità degli Etr 460, che non verranno fermati. E in generale «nulla fa pensare per ora a insufficienti misure di sicurezza», anche se le Fs mostrano un ritardo nel dotarsi di tecnologie che altri paesi hanno già. Il riferimento è al sistema di controllo automatico Atc, in Italia ancora alla fase sperimentale, che sarà esteso a una parte della rete solo nel 1999. E nel frattempo dobbiamo affidarci solo al «blocco automatico», che peraltro entra in funzione solo in alcuni casi particolari di eccesso di velocità. Condizioni che a Piaccenza, tra l'altro, non ricorrono.

Il ministro dei Trasporti riconosce insomma che qualche problema c'è, anche perché «negli anni 80 è stato messo l'accento più sugli appalti che sulla sicurezza e sulla manutenzione». Ma trova «di cattivo gusto attaccare l'alta velocità dopo un incidente avvenuto sulla rete ordinaria» e anzi conferma «l'esigenza del quadruplicamento delle linee» di collegamento tra le principali città italiane, anche se «guidato non dal mito dell'alta velocità, ma dell'alta capacità». L'alta velocità - è però la replica di Ugo Boghetta, di Rifondazione - c'entra eccome, perché per finanziare la realizzazione si è entrati tagliati i fondi per tutto il resto, manutenzione compresa, mentre il taglio di 80.000 dipendenti sta «disarticolando la struttura delle Fs». Il progetto alta velocità - conclude - va bloccato, altrimenti «rischia di portare alla fine il resto delle ferrovie». Bisogna fare i quadruplicamenti dove occorre - incalza il verde Paolo Galletti -, ma rinunciando al «gigantismo degli investimenti e al mito futurista della velocità a scapito dell'intera rete». Per il popolare Giorgio Merlo, se è vero che non bisogna «arrestare banalmente l'alta velocità», è altrettanto vero che si deve «fermare le pesanti riduzioni della manutenzione» attuate in questi anni, e «se necessario invertire la rotta anche con una nuova dirigenza» delle Fs. E mentre a difendere l'alta velocità restano solo Lega Nord e An, Michele Giardiello, della Sinistra democratica, torna a porre il problema dell'adeguamento della sicurezza, chiedendo al governo di «modificare, se è necessario, i contratti di programma e di servizio». La manutenzione - conclude - «non può essere un optional, ma deve diventare una cultura per le nostre imprese». La sicurezza, del resto, non ha costi necessariamente proibitivi, visto che l'installazione dell'Atc sull'intera tratta Milano-Napoli - ricorda il presidente della commissione Trasporti della Camera, Ernesto Stajano, di Rinnovamento - «costa solo 170 miliardi, compresa l'attrezzatura a bordo dei treni».

un film di
François Truffaut
**L'ULTIMO
METRO'**

Da gennaio
con ogni
videocassetta
ci sarà
un volume.
Il primo è:
"I film della mia vita"

l'Unità In edicola Videocassetta+fascicolo+libro a lire 18.000