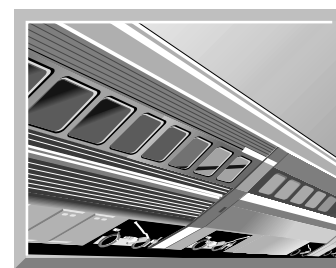


Mercoledì 15 gennaio 1997



Il Pendolino, un ETR460 della linea Milano-Roma, transita alla stazione di Piacenza davanti ai rottami del convoglio deragliato la scorsa domenica

IL DISASTRO  
DI PIACENZAL'Osservatore romano:  
«Più rispetto per le vittime»

Più rispetto per le vittime e per i loro familiari, meno accuse e meno polemiche e soprattutto più attenzione a quanto sta accadendo sulle strade ferrate della penisola. Questo quanto, in estrema sintesi, afferma l'«Osservatore romano» a proposito della tragedia del Pendolino deragliato a Piacenza. Il giornale vaticano, che sottolinea come dietro le polemiche si nascondano «inquietanti interrogativi ai quali occorre dare risposte precise», si chiede a chi giovi «avanzare ipotesi sulla velocità del treno se non si conosce ancora quanto rispettato nella scatola nera». L'«Osservatore» definisce poi «concerente» il susseguirsi di «notizie sul controllo computerizzato del tratto di linea in cui è accaduto il disastro» fra il responsabile dell'area passeggeri delle Fs che afferma esserci tale controllo e i macchinisti che lo smentiscono e che, afferma il giornale vaticano «hanno evidentemente ragione se più tardi lo stesso funzionario viene smentito dalla sua stessa azienda». Ma, secondo l'«Osservatore romano» mancano «risposte chiare» sui fatti anche dai massimi responsabili, compreso il ministro dei Trasporti che «è parso titubante nel parlare non solo di quanto accaduto, ma perfino del più generale argomento della cosiddetta alta velocità». Un encomio, invece, è venuto dal giornale vaticano per i rappresentanti delle istituzioni locali. «Nell'insensato e irresponsabile balletto di notizie - afferma l'«Osservatore» - ci sembra doveroso sottolineare le testimonianze di serietà giunte da Piacenza» dove «questore e procuratore, due funzionari dello Stato, fino a questo momento con il loro operato hanno dato una lezione di stile e di professionalità. In un caso come questo bisognerebbe interrogarsi su quanto sta accadendo».

# «Non c'è blocco automatico»

## Fs si correggono, i macchinisti le contestano

■ PIACENZA. Due bracci di gru sollevano una carrozza del Botticelli, come fosse un giocattolo. L'ingegnere Giovanni Stabile dirige i lavori di ripristino della ferrovia. È il direttore Fs dell'area di Nord ovest, il dirigente più importante presente sul luogo del disastro. «Ingegnere, com'è possibile che un treno viaggi a velocità eccessiva, e non venga fermato? Se un convoglio arrivasse sul ponte del Po a 180 all'ora, scatterebbe il blocco automatico?», «Non scatterebbe proprio nulla», risponde l'ingegnere. «In questa tratta la frenatura automatica viene attivata solo se un treno passa con un segnale rosso, o se c'è contatto fra i due binari. La velocità non c'entra, e cerco di spiegarvi il perché. Il sistema di bloccaggio è previsto solo quando, fra due tratte, è previsto un differenziale di velocità superiore ai sessanta chilometri. Prima del ponte si deve viaggiare a 140 all'ora, all'imbocco a 105. Trentacinque chilometri di differenza, soltanto. E allora la frenatura automatica non scatta, anche se un treno passa a 180 all'ora».

## Le Ferrovie

Ieri le Fs hanno sostenuto che il controllo automatico non è attivato nella tratta dell'incidente. Verso sera hanno cambiato idea: il sistema esiste. Ieri la nuova versione,

L'ingegnere delle Ferrovie è il capo di tutta l'area nord ovest. «Ingegnere, se un treno arriva sul Po a 180 all'ora, scatta il blocco automatico?». «Signori, non scatta nulla. In questa tratta non c'è il sistema di blocco automatico». Ennesimo dietrofront delle Fs, e nuove polemiche con i macchinisti, mentre i treni passano sul primo binario rimesso in ordine. I funerali non ci saranno prima di giovedì. «Dovremo aspettare - dice uno dei feriti - come per Ustica».

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI

JENNER MELETTI

che scatena la reazione dei macchinisti. «Su tutta la linea - dice Adriano Toppo, che da anni guida i pendolini - compresa fra Milano Rogoredo e Bologna il controllo esiste, e come. Se cambia il codice, si accende una luce diversa: verde, bianca, poi gialla. Se scatta il rosso, sei bloccato. E se non intervieni subito, schiacciando il pulsante giusto, per dire al computer che hai capito, suona l'allarme. E se anche allora non intervieni, il treno va in frenata da solo». Versioni opposte: un altissimo dirigente delle Fs descrive una realtà del tutto diversa da quella raccontata dagli uomini che ogni giorno guidano i supertreni. Il dubbio è pesante: forse i macchinisti credono di avere una «protezione» ed un'assistenza che non esistono.

I pezzi del treno distrutto vengono messi sui pianali di un merci, e saranno portati in un deposito. L'inchiesta non sembra fare passi in avanti. Il procuratore capo Alberto Grassi assicura: «Da questo ufficio non è uscita nessuna indagine. Le polemiche suonano anche male». Poi deve entrare nell'aula di tribunale, per sostenere l'accusa, contro un barista accusato di «molestie sessuali» contro una ragazza brasiliana.

## Le polemiche

Dureranno mesi, le polemiche, ma forse serviranno a chiarire su quale tipo di sicurezza possano contare i viaggiatori. Savio Galvani, del Comu, il comitato dei macchinisti, non ha dubbi. «La sicurezza è ridotta. I segnali che fino a qualche anno fa arrivavano ai treni un chilometro e mezzo prima dal luogo dove si doveva cambiare velocità, ora sono sistemati in

curva, quando ormai non si può fare nulla. E ne paghiamo le conseguenze». Anche sul sistema segnalico posto accanto al ponte sul Po ci sono polemiche. Ci sarebbero esposti di macchinisti, presentati nei mesi scorsi, che denunciano come il segnale arrivi in ritardo, impedendo di frenare in tempo utile. «Chi conosce bene la linea, non ha problemi. Ma cosa succede a chi non è un esperto di questa tratta?».

## I feriti

Quattro i feriti, ancora all'ospedale. Non sono ottimisti, sul futuro dell'indagine. Giovanni Bazzini, funzionario dell'Inps, letto 40 di ortopedia, ricorda che «Ustica, l'Italicus e tanti altri delitti ancora non sono stati risolti». «Certo, questo non è attentato, ma il clima mi sembra lo stesso. Ancora nessuno è venuto ad interrogarci. Non è che abbiamo grandi cose da dire. Sono morte le persone che erano in piedi... Ma potrebbero anche registrare a verbale le nostre parole». «Noi eravamo sul treno - dice Umberto Tulli, 40 anni, cuoco del treno, ustionato perché finito contro i fornelli - e ad ascoltarci non è venuto né un poliziotto né un magistrato». Per la prima volta, sotto scorta della polizia, è possibile entrare nel pezzo di stazione dove è avvenuto il disastro. Un uomo con

un giubbotto giallo ha uno strano strumento in mano: quando schiaccia un pulsante, ne esce una specie di miagolio lancinante. «È il segnale che c'è un treno in transito. È un suono acuto che viene ascoltato anche da chi sta usando martelli pneumatici». Alle 13,54 passa il pendolino partito da Milano alla stessa ora in cui partì il

treno gemello, l'Etr della strage. Tre fischi acuti, in omaggio alle vittime. Dentro alle carrozze, è come se la strage fosse appena avvenuta. Bottiglie ancora sui tavoli, nella carrozza ristorante. Il vetro rotto, dal quale sono usciti i passeggeri. Accanto ad un pilone, un foulard, un pezzo di valigia, due scarpe da uomo, marrone, con i lacci, ed

una sola scarpa da donna, nera.

## Pezzi di treno

Pezzi di treno sono ovunque, sui pianali dei merci, ed ammassati accanto ai piloni. Portiere sfondate, con la scritta che spiega come azionare le «uscite di emergenza». Appena prima del ponte sotto la bretella autostradale - sotto i piloni ci sono le roulettes dei nomadi - i primi segni del deragliamento. Guardando i rottami ammassati, le carrozze spaccate, diventa difficile capire come le Fs possano affermare che «tutto è a posto». I loro tecnici avrebbero già accertato che «freni, segnali, assi di trasmissione erano perfettamente funzionanti». Difficile immaginare come abbiano potuto controllare tutto. Il messaggio lanciato dalle Fs è chiaro. «La colpa è della velocità eccessiva». Traduzione: la colpa è dei macchinisti, che sono arrivati sul ponte ad una velocità folle. Gli impianti sono in regola, Ferrovie e pendolini sono sicuri. «Ma su quel treno - dice Paolo Marandola, un urologo di Tortona che lavora a Roma - non hanno funzionato nemmeno i martelletti. Ero sulla penultima carrozza, che fortunatamente è rimasta sui binari. Le porte erano bloccate. Ho provato a rompere il vetro. Questo è rimasto intatto, e si è rotto il martelletto».

Il recupero  
della motrice  
distrutta dell'ETR460,  
ieri a Piacenza

Maurizio Spreafico/Ap



IN PRIMO PIANO Ieri la prima corsa dopo il disastro

## In viaggio sul Botticelli-bis

■ BOLOGNA. Stazione Centrale di Milano, ore 12 e 40 circa. Il treno numero 9415 è già lì che attende i suoi «clienti». Sul monitor che annuncia le partenze viene chiamato «Botticelli», esattamente come il Pendolino che 48 ore prima da questo stesso binario, alla stessa ora (le 12,55) è partito domenica scorsa in direzione sud: Bologna, Firenze, Roma.

In testa c'è la seconda classe, ma a bordo di questo gemello del treno della tragedia, oggi la prima carrozza è affollata soprattutto da cronisti. Pochi i viaggiatori «veri», meno di novanta persone. Secondo i controllori «è normale, perché a distanza di cinque minuti parte un super-rapido che costa meno». Ma è anche vero che questo è il primo Pendolino per il quale è previsto il passaggio dalla curva maledetta di Piacenza, quella che dal ponte sul Po immette sul groviglio di scambi che precede la stazione. Da poche ore un binario è stato reso agibile, e sebbene con qualche rallentamento, il traffico tra Milano e Bologna è tornato a seguire il

Quarantotto ore dopo il disastro di Piacenza il Pendolino Botticelli delle 12,55 è tornato a percorrere la curva maledetta sulla sponda emiliana del Po. Tre fischi della locomotiva salutano gli uomini che ancora lavorano tra i rottami del treno deragliato, mentre i macchinisti aprono la cabina per mostrare come funziona il regolatore di velocità. Sulle otto carrozze pochi viaggiatori e qualche segno scaramantico.

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI

GIAMPIERO ROSSI

consuetudine itineraria.

La cabina dei macchinisti è aperta. I due macchinisti, Roberto Grosso e Marco Crociati, entrambi romani di 41 anni, sono disponibilissimi a mostrare dal vivo come si guida un Pendolino, come si affrontano le curve, quali strumenti contribuiscono a ridurre - o ad annullare - le possibilità di un errore umano. Ancora prima di lasciare la stazione rispondono alla domanda che tutta l'Italia si sta ponendo da 48 ore: cosa può essere successo? «Anch'io me lo sono chie-

sto - spiega Roberto Grosso, con calma - ma non sono stato capace di darvi una risposta. Perché se si fosse trattato di un errore di manovra avrebbe dovuto essere un doppio errore, di tutti e due i macchinisti contemporaneamente. E mi sembra piuttosto improbabile perché questo treno dispone di un meccanismo di regolazione automatica della velocità... se aspettate che parliamo vi faccio vedere come funziona».

Il treno parte con dieci minuti di ritardo sull'orario previsto, anche a

causa della chiusura automatica delle porte che non funziona mai e richiede un controllo del tutto artigianale. Quando si muove i pochi viaggiatori si guardano l'un l'altro e si scambiano sorrisi e battute di circostanza a mezza voce. Soltanto una signora si lascia andare a scongiuri plateali e comunque più sarcastici che scaramantici. «Per me è sempre il mezzo più sicuro, e poi credo che sia il destino a decidere per noi, è inutile stare qui a fare calcoli...». A fianco viaggia una giovane neolaureata in Economia e Commercio: sta andando a Roma per un colloquio di lavoro nel quale sembra riporre molte speranze. «Io ho prenotato dalla settimana scorsa e non avrei rinunciato a questo viaggio per nessuna ragione al mondo - dice - figuriamoci, con la fatica che si fa a trovare un lavoro...». E subito si rituffa nella sua lettura. Lungo tutto il convoglio, disseminati tra i tanti sedili vuoti, anche gli altri viaggiatori creano il quadro offerto da qualsiasi treno in una qualsiasi giornata, anche se tutti i lo-

giorali strillano in prima pagina titoli che parlano esattamente di un viaggio identico che 48 ore prima si è trasformato in tragedia. C'è chi legge le opere di Vitaliano Brancati, chi un rotocalco scandaistico, la raccolta di fumetti «Mega 2000» o il saggio «Gli ebrei in Sicilia». Insomma, di tutto per trascorrere le ore di viaggio che separano le arcate della stazione milanese da quelle di destinazione. L'unico titolo che, in un viaggio come questo, colpisce l'attenzione è quello che legge un signore che viaggia nella terza carrozza avvolto in una nuvola di fumo: «La cabala».

## Gesti scaramantici

A Lodi i binari seguono una curva molto stretta e lunga: una curva «pericolosa»? «Non esistono curve pericolose - spiegano i macchinisti - cosa dovremmo dire allora del tratto appenninico? Guardate come funziona la regolazione della velocità: questo dispositivo indica la velocità per la quale è stato impostato il treno, quest'altro ci mostra la velocità

reale in ogni momento. Se io non rallento e se anche il mio collega non mi ricorda che devo ridurre la velocità, entra in funzione il controllo automatico...». Che tradotto significa che secondo i macchinisti non starebbe in piedi l'ipotesi dell'errore umano e che piuttosto bisognerebbe pensare che qualcosa altro non abbia funzionato a livello tecnico. A Codogno il treno si ferma: da qui il binario utilizzabile è uno solo per entrambi i sensi di marcia e, da sud, sta arrivando un altro pendolino che viaggia sul binario «illegale», cioè quello solitamente riservato ai convogli provenienti da nord. Ancora pochi chilometri ed ecco che il ponte di ferro sul Po richiama l'attenzione di tutti ai finestrini: siamo sul luogo del disastro. Il treno rallenta, ora la velocità è di 30 chilometri orari, qualche viaggiatore cambia posto per vedere meglio. La motrice lancia tre fischi e già si scorgono i segni della tragedia di domenica: rottami di rotaia, vagoni rovesciati, decine di persone ancora al lavoro lungo i binari. Tutti in silenzio,

sul treno, quando il macchinista lancia il quarto fischio, questa volta lunghissimo. Anche dall'esterno i tecnici e i poliziotti che si trovano sul luogo della sciagura guardano immobili il primo pendolino che transita da domenica, un'anomalia che annuncia il ritorno alla normalità.

## Il viaggio

Poi il viaggio prosegue anonimo fino a Bologna: «Soltanto venti minuti di ritardo - commenta Michele Ceccarini, ingegnere di Genova e viaggiatore del Botticelli - bisogna ricordare anche il lavoro eccezionale di questa gente che non si ferma da due giorni...». Soltanto sui volti delle hostess e degli addetti al bar e ristorante rimane il segno quasi impercettibile del dolore per le due collette morte nell'incidente: le ragazze sono gentilissime e professionali nel rivolgersi a tutti i viaggiatori. Ma si vede che sono ancora sconvolte per quanto è accaduto e non ne vogliono parlare: «Per favore - dicono - rispettate il nostro dolore».