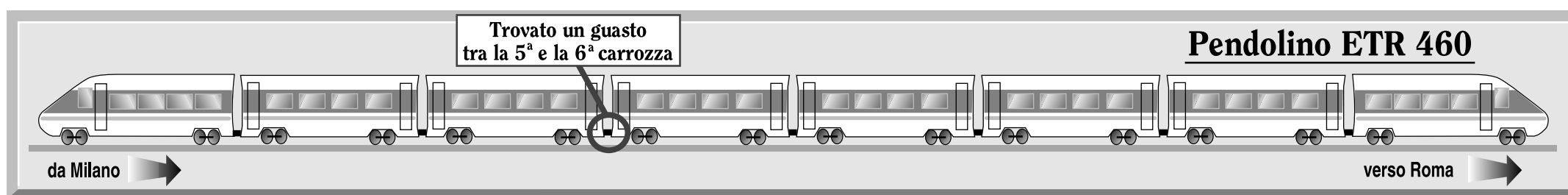


Sabato 18 gennaio 1997

**IL DISASTRO
DI PIACENZA****Un guasto ai freni
di una carrozza
dietro la tragedia
del Pendolino?**

Una frenata improvvisa, un colpo secco come una frustata. Che ha spinto le carrozze avanti ed ha trascinato quelle posteriori a travolgere tutto. La nuova verità sulla strage del pendolino Etr 460 deragliato a Piacenza, sta tra la quinta e la sesta carrozza. È in quella zona che i freni hanno improvvisamente bloccato il mostro in corsa. Forse per un guasto. Il treno veloce correva almeno a 140, forse a 152 chilometri all'ora, ma la motrice non è uscita dai binari.

DAL NOSTRO INVIATO
ANDREA GUERMANDI

PIACENZA. Una frenata improvvisa, tra la quinta e la sesta carrozza. Una frenata che ha fatto impennare il convoglio, lo ha alzato, lo ha ricacciato a terra, ha sfregiato la massicciata, mangiato la rotaia, sbriciolato i sassi, scavato un buco. Il treno della morte ha urlato prima del cavalcavia. E la morte è arrivata da qui e non dalla motrice. È arrivata da quella frenata secca, improvvisa, forse imprevedibile. Andava veloce, l'Etr 460, tra i 140 e i 152 chilometri all'ora e non ai 105 previsti dalle tabelle e dai segnali. Forse, un guasto ha provocato la rottura dei condotti dell'aria dei freni.

È su questo che sta indagando il pm Alberto Grassi. È questa la svolta nell'inchiesta. Il magistrato ha trascorso il giorno di festa a controllare il treno della morte. Lo ha esaminato davanti e sotto. Lo ha percorso tutto e ha visto qualcosa di strano sotto la quinta e la sesta carrozza. «Non è stata la motrice» ha detto. Dunque, la morte non è arrivata dalla testa del convoglio. La frenata è cominciata prima del cavalcavia, a molte centinaia di metri dalla stazione. Ma quando il treno si è impennato aveva già superato il viadotto. Le prime tre carrozze hanno cominciato a travolgere ogni cosa, la quarta e la quinta si sono rovesciate, la sesta è rimasta in piedi.

Il magistrato si sta avvalendo della consulenza di esperti. Si può intuire, per le molte cose dette dagli stessi ferrovieri, che una delle parti in causa siano le ferrovie dello Stato: i pendolini - sono parole sentite pronunciare nei giorni scorsi da macchinisti e da sindacalisti - hanno uno stato precario di manutenzione, spesso si fanno viaggi di andata e ritorno senza effettuare controlli, bisogna andare veloci per recuperare i ritardi e non pagare i rimborsi dei supplementi. I pendolini hanno spesso l'impianto di riscaldamento che non funziona, le porte pneumatiche di collegamento che non si chiudono, i bagni inutilizzabili... Quell'Etr 500

dovunque. Zone ancora isolate. Scuole chiuse La Ferrovia Circumvesuviana che arriva e parte quando può, con un precario by pass tra Pompei e le Terme di Castellammare, e un impianto di sensori nelle gallerie che blocca il traffico ai più lievi movimenti del terreno e ti lascia per strada, fortunatamente fuori dal pericolo ma fuori anche dal tempo e dal mondo. I lavori in corso sulla strada statale 145, nel tratto della grande frana tra Castellammare e Vico Equense, terranno la penisola divisa in due per non meno di un mese. Il traghetto via mare funziona, ma è insufficiente e oneroso, specie per le merci. Perciò non si può voltare pagina appena stampa e televisione, come è inevitabile e comprensibile, avranno spostato la loro attenzione su altri avvenimenti.

Occorre ancora lo sforzo straordinario e coordinato di tutti, a tutti i livelli, per adempimenti urgentissimi e preliminari a tutto il resto. Mi riferisco ad una mappa puntuale dei dissesti e dei principali punti di rischio idrogeologico, e ad un conseguente programma in progress di prevenzione-contenimento-recupero da attuare ad horas. Ad una stima minuziosa e responsabile dei danni e dei mezzi necessari per ripararli. A forme di coordinamento

aveva anche un altro difetto: il pavimento del vagone ristorante era zuppo d'acqua, causato dal ghiaccio e dalla neve che avevano rotto i tubi.

Si può, però, intuire anche un'altra cosa. Che il magistrato di Piacenza stia indagando anche sulla velocità eccessiva di quel convoglio in quel punto specifico. I macchinisti escludono che in quel tratto si possa andare a una velocità folle, dicono che si rispetta sempre la velocità massima di 105 chilometri all'ora. Anche se molti ammettono di averla superata. In realtà, in quel punto si può arrivare, senza che ci si rovesci, a 150 chilometri all'ora. Lo dice il professor Franco Di Maio, per oltre vent'anni docente di costruzioni di materiale ferroviario all'università di Pisa e al Politecnico di Torino. «La curva dell'incidente - ha detto - è preceduta da un rettilineo che il pendolino percorre a 190 chilometri all'ora e da un cosiddetto raccordo di transizione in cui il binario comincia ad avere un andamento curvilineo per facilitare l'ingresso nella curva vera e propria. Ma in quel punto anche il raccordo è molto corto, solo 90 metri, che sono percorsi a un massimo di 90 dai treni lenti, di 95 dai treni veloci e di 105 dal pendolino grazie al basso baricentro e alla caratteristica di inclinarsi in curva. Ma la velocità limite calcolata per il pendolino sulla stessa curva è ben 150 orari». Cinque chilometri in più, sempre secondo Di Maio, provocano il ribaltamento.

Di Maio ha spiegato anche che in cabina esiste un display per la velocità massima di un tratto, ma che il dispositivo si attiva solamente se a una certa distanza dal treno c'è un segnale rosso o arancio, oppure un altro convoglio.

Il magistrato crede a un possibile guasto, ma insiste sulla velocità eccessiva. Un Etr 460, identico a quello della strage di Piacenza, ha avuto un incidente analogo nel maggio del '96, sotto la galleria del San Donato, nei pressi di Firenze.



Una veduta aerea, ripresa dalla tv, del Pendolino 460 Eurostar Botticelli deragliato domenica scorsa pochi metri prima della stazione di Piacenza

Sotto, un treno Etr 500

**«Porteremo i treni al ralenti»
Sicurezza, da lunedì macchinisti in lotta**

A rischio di caos le ferrovie da lunedì. Per rivendicare il confronto con le Fs sulle misure di sicurezza i macchinisti del Comu annunciano che dal 20 gennaio guideranno i treni al rallentatore: da Roma a Milano in più di cinque ore invece di quattro, a Bari col Pendolino in 5 ore invece di 4,30. Ma le Fs hanno convocato tutti i sindacati proprio per lunedì. Guai anche nell'Etr 500? È in prova passeggeri, rispondono le Fs, «sicurezza garantita».

RAUL WITTENBERG

ROMA. Il pronostico delle Fs è pessimo. Se i macchinisti del Comu faranno sul serio quello che hanno promesso, da lunedì le ferrovie entreranno nel caos. Il Comu (Coordinamento macchinisti uniti, il sindacato «di mestiere» più rappresentativo nella categoria) ha infatti annunciato che dal 20 gennaio alle 13,26 i suoi macchinisti rallenteranno la circolazione, marcando ad una velocità inferiore a quella prescritta per ogni tipo di treno. La protesta dovrebbe proseguire fino a quando l'azienda non avrà affrontato concretamente «i problemi posti dal Comu».

Dovrebbe, perché poco avanti lo stesso comunicato fissa un altro termine: «fino a quando non sarà aperto un tavolo di confronto sindacale su manutenzione di linee e materiali rotabili, efficienza degli apparati di sicurezza, straordinari,

norme sui passaggi a livello guasti». E lunedì 20 alle 17, si aprirà questo tavolo al quale le Fs hanno chiamato tutti i sindacati, Comopreso, per cui la protesta non dovrebbe aver luogo.

Milano-Roma, più di 5 ore

Il buon senso dice che dovrebbe andar così, ma non sempre le strade sindacali seguono le strade del buon senso. E allora vediamo che cosa si prospetta. Da Milano a Roma, in treno si arriva col Pendolino in 4 ore, da lunedì pomeriggio potrebbero diventare 5 ore e un quarto. La direttissima Roma-Firenze ritarderebbe di 40 minuti rispetto alle attuali due ore. Sempre da Roma, Bari sarebbe raggiunta con l'Intercity in quasi sei ore invece di cinque ore e un quarto. Da Venezia si toccherebbe Roma dopo 5 ore e 20 col Pendolino, invece di 4 ore e



Roma-Firenze, a 200 sulle altre linee.

Passare al rango immediatamente inferiore significa che il Pendolino scende da 200 a 180 (anzi, 150 stabilito dal tetto come tetto massimo), l'Intercity da 180 a 150 e così via. Il Comu sostiene che le maggiori ripercussioni sul rallentamento ci saranno sui treni veloci, mentre il declassamento dei treni locali non avrebbe riflessi percepibili.

Zoppica l'Etr 500

Le ferrovie sperano che la convocazione delle parti per lunedì faccia sospendere la protesta. Che viene peraltro stigmatizzata dal responsabile del materiale rotabile delle Fs Mauro Moretti come uno «sciopero bianco» tipico nella pubblica amministrazione di altri tempi: si compie l'azione che mette nei guai gli utenti, «senza rimetterci una lira di stipendio perché non si tratta di uno sciopero». Oltretutto è «un'azione non prevista dalle regole sullo sciopero nei servizi essenziali».

Ma i guai non finiscono qui. Sempre i macchinisti del Comu denunciano che il treno italiano ad Alta velocità Etr 500 in esercizio da sei mesi procede con molte falle:

la maggioranza e dove cominciano le minoranze, nella responsabilità comune di uscire dal tunnel. Una responsabilità grandemente accentuata dall'assenza del sindaco, Carlo Fermariello non c'è, e tra qualche ora sapremo che non ci sarà più. Il sindaco della speranza, eletto solo pochi mesi fa con un voto popolare senza precedenti, con un vero e proprio moto di liberazione e di riscatto in una zona di ben diverse tradizioni politiche. In tutti gli interventi torna il suo nome, il suo ruolo, il suo peso, le sue doti di trasciatore, ed io mi perdo nelle grandi pareti bianche di calce dell'aula scolastica piene di buffi disegni color pastello, di prati, di fiori, di farfalle, di case di fate e di buffi castelli sospesi sui raggi del sole. E cerco il mio amico, compagno di quarant'anni di vita assieme. Cerco il suo sorriso aperto, i suoi grandi occhi celesti, le sue spalle da lottatore che premono sulla camicia sbottonata, la sua straordinaria carica vitale. E lo ritrovo. Ritrovo Carlo Fermariello nella ferma, assoluta determinazione della sua città di non arrendersi, di uscire in avanti dalla dura prova di questi giorni. Del suo stile insomma. Col suo modo di agguantare di petto le difficoltà, e vincerle mentre sta andando già oltre. [Andrea Geremica]

**Un esperto:
«Quella
era la curva
più pericolosa»**

L'incidente del Pendolino è avvenuto nel punto più critico della linea tra Milano e Roma. La curva all'ingresso di Piacenza è infatti la più stretta di tutte, con un raggio di curvatura di soli 337 metri. In alcuni tratti della direttissima tra Firenze e Roma, i raggi di curvatura sono di 2.500 metri e il Tgv francese percorre curve con raggi che arrivano a 7 mila metri. È quanto ha fatto notare Franco Di Maio, per oltre 20 anni docente di costruzioni di materiale ferroviario prima all'Università di Pisa e poi al Politecnico di Torino. La curva dell'incidente, ha sottolineato Di Maio, è preceduta da un rettilineo che il Pendolino percorre a 190 chilometri l'ora e da un cosiddetto «raccordo di transizione» in cui il binario inizia ad avere un andamento curvilineo per facilitare l'ingresso nella curva vera e propria; ma in quel punto anche il raccordo è molto corto, solo 90 metri, che sono percorsi in un attimo da un treno lanciato ad alta velocità.

DALLA PRIMA PAGINA**«A Vico Equense tra quelle frane»**

permanente tra i Comuni della zona, ai quali le competenti amministrazioni di diverso livello debbono assicurare una «interfaccia» unica, un unico tavolo di concertazione operativa. A procedure amministrative certe e trasparenti ma essenziali, senza dover attendere inutili nulla osta, visti, permessi, autorizzazioni per interventi urgenti e indifferibili, e senza inventare strutture speciali e commissari straordinari che, svuotando i poteri e le competenze locali riducono i livelli di efficienza e correttezza gestionale. A questo punto i cittadini, gli amministratori comunali, i tecnici che ho incontrato in queste ore interrompono l'elenco delle cose da fare subito e mi chiedono di ragionare con loro sui caratteri strutturali dell'emergenza-ambiente nella penisola sorrentina (ma forse non solo qui) e sull'approccio culturale, oltre che politico e programmatico, necessario per uscire in avanti da questa emergenza e tornare alla normalità. Tornare alla normalità, in una nuova condizione di prevenzione e di sicurezza: me lo sono

sentito ripetere dieci e cento volte. Per chiarirmi il loro punto di vista mi accompagnano a Vico Equense, nell'epicentro non solo fisico ma «tematico» della penisola sorrentina. Penso alla morfologia di questo comune avvinghiato su una stupenda collina, verdissima e frangente a picco sul mare, sopra scaglioni di roccia allineati in posizione di fuga a valle, con i due terzi e più dei suoi ventimila abitanti distribuiti in dodici borgate di montagna collegate al centro da una vecchia mulattiera asfaltata, lunga una quindicina di chilometri, totalmente priva di manutenzione (che spetta metà all'Anas e metà alla Provincia). Giovedì scorso un gruppo permanente di lavoro del Consiglio comunale aveva convocato un incontro pubblico con il seguente ordine del giorno: «Viabilità interna ed evacuazione in caso di calamità naturali delle popolazioni delle borgate». Dodici ore dopo, puntualmente, è arrivata la calamità. L'ultima delle tante di questi anni in questi luoghi. E le borgate sono rimaste isolate, con la vecchia strada inter-

rotta in cinque punti. Complessivamente, sull'intero territorio comunale, la scorsa settimana gli eventi franosi, tra piccoli e grandi, sono stati un centinaio. Vico Equense, per le sue bellezze naturali e per il suo territorio a rischio, è sottoposta a vincolo ambientale di totale inedificabilità. Ma è priva di adeguati e aggiornati strumenti urbanistici. E quando manca una politica attiva dell'ambiente, che fornisca ai governi delle città mezzi e strumenti per la difesa, la valorizzazione e la riqualificazione dei luoghi, i vincoli da soli non valgono a tutela, ma a mera «testimonianza» di buona volontà e di impotenza. Non a caso nella sola Vico Equense i vani abusivi sono 3.500 per inerzie e compromissioni passate, ma quando poi l'amministrazione comunale oggi in carica progetta e finanzia la riqualificazione di via Sala a Moiano, una delle dodici borgate di montagna, la Sovrintendenza esprime parere negativo per l'impatto ambientale che può produrre l'ampliamento di 20-30 centimetri di alcuni tratti della strada.