

IL PENDOLINO DERAGLIATO

■ PIACENZA. «Altre informazioni di garanzia? Non escludo che in futuro vengano inviate». Così ieri il procuratore capo di Piacenza, Alberto Grassi si è espresso sui possibili sviluppi dell'indagine che sta conducendo sulla tragedia del Pendolino «Botticelli» deragliato lo scorso 12 gennaio, a poche centinaia di metri dalla stazione della città emiliana, causando la morte di otto persone. C'è dunque da attendersi che altri avvisi di garanzia seguano a quelli spediti nei confronti dell'amministratore delegato delle Ferrovie, Giancarlo Cimoli, dei suoi predecessori Lorenzo Necci e Mario Schimberni, dell'ex direttore generale Cesare Vacia-

go. Le persone raggiunte dal provvedimento sembrano, comunque, già ora sette. Si parla di un coinvolgimento di altri dirigenti e tecnici dell'ente, tutti con incarichi relativi alla sicurezza delle linee. Le nuove informazioni di garanzia sarebbero arrivate in particolare a tre funzionari del compartimento di Bologna (responsabile della tratta ferroviaria dove è avvenuto l'incidente) in servizio presso l'ufficio «Servizio e Potenziamento sviluppo» (o sue diramazioni).

Sono filtrati i nomi solamente di due di loro: l'ingegner Alessandro Cremonini e l'ingegner Giampiero Pavirani. Le ipotesi di reato sono sempre le stesse valide per Cimoli, Necci, Schimberni e Vaciaago: omicidio plurimo e disastro colposo (pene da 1 a 5 anni); disastro ferroviario (da 2 a 10 anni). Chiaramente in concorso.

L'ingegner Pavirani era, tra l'altro, presente al sopralluogo effettuato ieri mattina nella stazione di Piacenza dalla Commissione tecnica incaricata dalla procura di compiere tutte le verifiche utili alle indagini. È composta dai tre consulenti nominati dal Pm Grassi. Giorgio Diana e Renato Manigrasso (del Politecnico di Milano) e Gabriele Malvasi (dell'Università la Sapienza di Roma) si sono trattati per circa 2 ore e mezza (dalle 12 alle 14.30) sul luogo della tragedia, visionando accuratamente i vagoni (in particolare il primo e il secondo, quelli cioè maggiormente devastati) e il materiale del Pendolino deragliato (che dopo l'incidente è stato sequestrato e tenuto coperto con teli nella stazione). Hanno ispezionato un po' tutto: parti mobili, carrelli, ammortizzatori, componenti fotografici e rilievi di vario genere.

Al loro lavoro hanno assistito una decina di persone. Oltre a Pavirani c'erano tre tecnici delle Ferrovie (Enrico Mingozzi, Mauro Musiani, Gabriele Maffei) e uno del ministero dei Trasporti (Ernesto Stagni) e poi legali delle Fs (Fantola e Zaccone) e di alcuni degli indagati (l'avvocato Guido Mannina per Cimoli, e l'avvocato Marina Vaciaago per il fratello Cesare). Era la prima visita sul posto da parte dei periti, ma non sarà l'ultima. Dovrà passare, dunque,



Un momento della Messa celebrata ieri nella stazione di Piacenza, a un mese dalla tragedia del Pendolino. Sotto, Lorenzo Necci

Canepari/Ansa

Messa sui binari per l'anniversario della tragedia

■ PIACENZA. «La nostra vita dipende dagli altri. Dal meccanico che registra i freni della vettura, dal progettista che mette sulla strada un mezzo affidabile, dal politico che organizza la vita della società in modo vivibile. Fare bene il proprio lavoro è la prima opera di carità nei confronti degli altri».

L'ipotesi sulle concause come fattore determinante per la sciagura del Pendolino, sulla quale si basa l'inchiesta della magistratura, trova spazio anche nelle parole del vescovo di Piacenza Luciano Monari che ieri mattina - a un mese esatto dall'incidente - ha celebrato una messa a pochi metri dal luogo del disastro per ricordare le otto vittime.

Tra i binari

La cerimonia, fermamente voluta dai sindacati dei ferrovieri e organizzata in collaborazione con la società Agape (che gestisce i vagoni ristoranti e per la quale lavoravano due delle vittime), si svolge in un'atmosfera un po' irreale. Davanti all'altare, sui vicini binari, i resti dell'Etr «Botticelli» giacciono avvolti da un telo grigio. In prima fila, col volto teso, la madre, la sorella e la fidanzata dell'agente Polfer Francesco Ardito. Anche le autorità sono schierate per la messa. Un po' a sorpresa, è presente il procuratore della Repubblica Alberto Grassi. Il vescovo scandisce i nomi delle vittime, si rende loro l'ultimo omaggio. È la volta degli interventi delle autorità.

Le autorità

«Quando in Italia accadono disgrazie come queste si fa una legge - dichiara il sindaco di Piacenza Giacomo Vaciaago (lontano cugino dell'ex direttore generale Cesare Vaciaago, tra i destinatari eccellenti degli avvisi di garanzia) - Che poi la si rispetti o no, sembra non interessare. L'impegno di chi fa politica dovrebbe essere quello di contribuire a creare un po' meno leggi ma a farle rispettare di più».

I sindacati

La sicurezza sul lavoro è al centro degli interventi dei sindacalisti. Giuseppe Carozza, segretario regionale della Fit-Cisl, parla di straordinari effettuati dai ferrovieri a ritmi impossibili: «Il sindacato non accetta che si parli genericamente di errore umano», dice nel suo intervento, augurandosi che l'intesa tra ferrovie, Governo e sindacati ponga le premesse per migliorare la sicurezza. Ai cittadini, agli utenti, a tutte le associazioni chiediamo collaborazione - afferma il rappresentante delle rappresentative sindacali unitarie di Piacenza Basilio Riga - non è solo un problema degli addetti ai lavori. Quello che è accaduto un mese fa non è che una tragedia annunciata.

Quale errore?

C'è spazio per l'estremo saluto. Fiori vengono portati sul luogo della sciagura. Il personale delle ferrovie osserva il corteo che s'incammina sui binari. Nessuno vuole accettare l'ipotesi dell'errore umano. «Chiederemo al procuratore Grassi di poter visionare la striscia tachigrafica - spiega un macchinista del Comu - Non è sfiducia, e che non riusciamo a crederci».

Trascurata la sicurezza Altri 3 dirigenti indagati

Sarebbero sette gli avvisi di garanzia spiccati dalla procura di Piacenza in merito alla sciagura del Pendolino. Filtrano altri nomi di persone coinvolte nell'inchiesta, tutti dirigenti delle Ferrovie. Si parla di tre funzionari del compartimento di Bologna, responsabile dell'area di Piacenza, con incarichi relativi alla sicurezza della linea. E proprio sulle carenze di sicurezza presenti sulla tratta incriminata sta puntando il dito la magistratura.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GUSTAVO ROCCELLA

ancora un po' di tempo prima di una loro relazione definitiva.

Sarà probabilmente a quel punto che il procuratore Grassi avrà tutti gli elementi per capire che direzione prenderà l'inchiesta. Il magistrato parla di «tempi non rapidissimi». Già ora, comunque, le sue mosse hanno consentito di delineare un certo scenario.

L'errore umano da parte dei due macchinisti del pendolino (entrambi deceduti) appare sempre più come un punto fermo per spiegare quanto è accaduto il 12 gennaio scorso. Il treno andava troppo forte (157 chilometri orari) per quella maledetta curva che, provenendo da Milano, immette nella stazione di Piacenza dopo il superamento del ponte sul Po. Una velocità eccessiva cui, però, poteva essere posto riparo con migliori condizioni di sicurezza

sulla linea. Il significato degli avvisi di garanzia ai dirigenti delle Fs sta proprio qui: nella mancanza di sistemi automatici che impedissero, comunque, al treno di imboccare la curva a più dei 105 chilometri orari prescritti. Un meccanismo che esisteva prima del '92 e che poi l'ente ha deciso di cambiare introducendone un altro che, in certi tratti della linea come quello incriminato, affida la velocità alla cura del macchinista.

Se le indagini confermeranno la fondatezza di questa ipotesi, l'inchiesta avrà un certo tipo di esito e chiamerà a rispondere della sciagura chi promosse quella scelta nefasta. Il magistrato si sta, peraltro, muovendo su più fronti (l'attività di manutenzione, per esempio), in attesa delle relazioni che potrebbero portare alla luce la presenza di un guasto tecnico.

Il mistero del codice «180» il sistema automatico di frenata che non c'era

■ ROMA. Riepiloghiamo. A Piacenza, il pomeriggio del 12 gennaio, la sicurezza del Pendolino «Botticelli» era affidata, completamente, ai due macchinisti. Perché? Perché non funzionava il sistema «automatico». Il sistema che consente ai macchinisti di sapere se i cinque chilometri di binario davanti al treno sono liberi, che blocca il convoglio se viene superato un segnale rosso, o se il macchinista non «riconosce» un messaggio premendo il tasto giusto. E che, per maggiore sicurezza, riduce la velocità quando si supera il limite massimo.

La curva

Il punto è proprio questo. Quel pomeriggio funzionava tutto, a bordo del «Botticelli», meno il dispositivo che consente al treno di ridurre la velocità se si è superato il limite massimo.

La curva dell'incidente è prece-

data da un rettilineo che il Pendolino percorre a 190 chilometri orari, e da un corto «accordo di transizione» in cui il binario comincia a piegare per facilitare l'inserimento. I treni più pesanti dovrebbero arrivarci a non più di 90 all'ora, i convogli «viaggiatori» a 95. I Pendolini a 105.

La velocità

Come sappiamo, invece, dai primi risultati di una delle tre consulenze tecniche disposte sulla dinamica e sulle cause del disastro, emerge che l'Etr 460, al momento del deragliamento, viaggiava a 156-157 km/h a 100, 150 metri dalla fine del ponte sul fiume Po in direzione di Bologna, e a 162 km/h, poco prima della fine del ponte.

Il procuratore Grassi è stato chiarissimo: «La sciagura forse si poteva evitare, perché la velocità era certamente eccessiva. Dal 1992 era stato modificato il codice

tecnologico, portandolo da «180» a «270». In pratica, la curva dove il treno si è ribaltato non è protetta. La protezione c'è in direzione Bologna-Milano, ma non in quella opposta, Milano-Bologna».

Il codice

Insomma: fosse stato ancora in vigore il codice «180», il deragliamento non sarebbe avvenuto. Il codice «180» blocca automaticamente i freni quando il treno supera di 60 chilometri l'ora la velocità massima consentita.

Ma perché il codice «180» - che in quella tratta è stato in vigore quasi vent'anni - è stato sostituito? Ha risposto il ministro dei Trasporti Burlando: «Le Ferrovie lo avevano disattivato nel 1992. Era stata variata la velocità dei treni, in quel tratto. E il codice «180», che appunto consente al convoglio di rallentare automaticamente, non era più necessario».



ITALIA RADIO ABBONAMENTO 1997

CONTO CORRENTE POSTALE **18461004**
INTESTATO A: ITALIA RADIO - VIA TOMACELLI, 146 - 00186 ROMA

ORDINARIO £ 100.000 **SOSTENITORE £ 200.000**

ALESSANDRIA	90.95	BOLOGNA	87.5/94.5	FERRARA	87.5	LUCCA	98.6	NOLA	92.4	PISA	98.6	ROMA	97	TORINO	103.95
AREZZO	101.9	CALTANICORTE	104.6	FIRENZE	105.8	MANTOVA	107.3	PALERMO	107.75	PISTOIA	105.8	ROVIGO	87.5	VERCELLI	90.95
ASTI	90.95	CATANIA	104.6	FORLÌ	87.5	MASSA	98.6	PARMA	91.8	PRATO	105.8	SAN MARINO	87.5		
BARI	87.6	GENOVA	98.9	GENOVA	88.5	MILANO	91	PERUGIA	90.95	RAVENNA	87.5	SIRACUSA	104.6		
BIELLA	90.95	EMPOLI	98.6	LIVORNO	98.6	NAPOLI	88.6	PERUGIA	107.9/90.1/88.1	RIMINI	87.5	TERNI	107.6		

FATTI SENTIRE 06/679.6539 06/679.1412

Numero Verde **167-274345**