



Solo feriti non gravi. Ritardi di ore su tutta la rete dopo l'incidente, rabbia e proteste nelle stazioni

## Deraglia il treno dei vacanzieri Sfiorsata strage a Roma, esodo nel caos

Sotto accusa la velocità, è subito polemica tra Fs e sindacati

### I più gravi incidenti ferroviari

Ecco un elenco dei principali incidenti ferroviari avvenuti in Italia dal '91 ad oggi.

**16 OTTOBRE 1991.** Il treno diretto Verona-Mantova deraglia in prossimità dell'arrivo. Muore il macchinista, sei persone ferite.

**21 OTTOBRE 1991.** Deraglia un treno locale a Frattamaggiore, in provincia di Napoli: un morto, 40 feriti.

**27 GENNAIO 1992.** A Ciampino (Roma), presso Santa Maria delle Mole, scontro tra due treni locali: sei morti ed oltre cento feriti.

**12 MAGGIO 1992.** A Badia al Pino (Arezzo), sulla linea che collega Arezzo a Sinalunga, si scontrano frontalmente due treni: tre persone morte, altre 75 ferite.

**10 GIUGNO 1992.** Il diretto Torino-Aosta, all'altezza di Caluso (Torino), si scontra frontalmente con un treno accelerato fermo sull'unico binario all'imbocco di una galleria. I morti sono sei, i passeggeri feriti 16.

**31 LUGLIO 1993.** Il treno Dortmund-Roma si ferma nella galleria di San Giovanni a Crevaldosola (Novara) per un black-out di energia elettrica e viene tamponato dal treno Parigi-Firenze: muore un uomo, quattro i feriti.

**14 MARZO 1995.** Un treno merci non rispetta il rosso a Città della Pieve (Perugia) e si scontra con un treno passeggeri: due donne morte, trenta i feriti.

**5 LUGLIO 1995.** A Beura Cardeza, in provincia di Novara, il treno Milano-Berna si scontra con la locomotrice di un treno di servizio carico di pietrisco. I primi tre vagoni deragliano, uccidendo due passeggeri e ferendone 51.

**30 DICEMBRE 1996.** A Calino, in provincia di Brescia, due treni passeggeri della linea Brescia-Iseo-Edolo, una linea a binario unico, si scontrano frontalmente: scontro persone morte, 15 ferite.

**11 GENNAIO 1997.** Il pendolino Milano-Roma deraglia, per un eccesso di velocità dovuto al mancato funzionamento degli appositi segnali, all'ingresso della stazione di Piacenza. Otto morti, oltre trenta feriti.

ROMA. Doveva deviare, per lasciare la linea principale e immettersi in quella che i ferrovieri chiamano «independente», esu questa proseguire il viaggio verso Nord, destinazione Torino. Invece l'espresso 816 partito da Reggio Calabria, alle 3.20 di ieri ha interrotto la sua corsa, deragliando dai binari nei pressi della stazione Casilina, appena fuori del centro di Roma.

A bordo 650 passeggeri, famiglie di ritorno dalle vacanze, anziani, moltissimi bambini. Solo per sei di loro, feriti leggermente, è stato necessario l'intervento dei medici. Per il resto, un enorme spavento e parecchi disagi. Pesanti le ripercussioni dell'incidente sull'intera rete ferroviaria che proprio ieri si apprestava a smaltire il grosso dell'esodo di agosto. Migliaia di persone sono rimaste bloccate nelle stazioni di mezza Italia: ritardi «indeterminati», comunque mai inferiori alle cinque ore, per i treni nazionali in transito per Roma, la linea Napoli - Reggio Calabria interrotta, alcuni cadenzati annullati. Il traffico su rotaie, ingovernabile per tutta la giornata, è tornato alla normalità soltanto a tarda notte.

Velocità eccessiva in un tratto in cui non si possono superare i 30 chilometri orari: da una prima ricostruzione della dinamica dell'incidente, sembrerebbe questa la causa più probabile. Ma non si esclude il mancato funzionamento di uno scambio, un guasto, o ancora un errore del macchinista. Come sempre in questi casi, le ipotesi si rincorrono, non senza polemiche. Sarà un'inchiesta aperta contro ignoti dalla Procura di Roma per disastro colposo, a spiegare il rischio corso da centinaia di persone.

Quel che è certo è che all'improvviso il locomotore dell'espresso si è sganciato, abbandonando a se stesse le diciassette carrozze che trainava. Ha proseguito la sua corsa solitaria ancora per un centinaio di metri, stridendo contro le traverse in cemento, urtando i pali che costeggiano le rotaie, quindi si è fermato. Allesue spalle, i vagoni hanno avanzato senza guida: il primo convoglio, una carrozza letto, ha cozzato contro un treno merci, carico di automobili, fermo su un binario morto. Un impatto che si è rivelato provvidenziale, ha infatti rallentato la corsa del treno: le carrozze di testa hanno invaso i binari vicini, mentre un vagone centrale ha travolto, abbattendolo, un traliccio dell'alta tensione. Quattordici in tutto le carrozze uscite dai binari.

Tutto è accaduto in pochi minuti, un incubo per i passeggeri colti nel sonno che a fatica sono riusciti a capire che cosa stesse succedendo. Nel buio pesto, qualcuno ha tentato di aprire le porte delle carrozze ormai inclinate, ma erano bloccate. Urla, pianti, scene di panico in un crescendo alimentato dal terrore dell'alta tensione, quando dai cavi elettrici della linea aerea abbattuta sono sprigionate scintille e il fumo ha incominciato ad invadere i vagoni di centro.

I vigili del fuoco si sono trovati davanti ad una scena apocalittica che

sembrava avesse prodotto conseguenze ben più gravi di quelle che alla fine si sono registrate. «Non ci sono stati morti - ha spiegato il vice comandante Michele Di Grezia - perché l'urto è avvenuto dalla parte in cui si trova il corridoio dei vagoni e non da quella delle cucette. Molte persone, inoltre, erano sdraiate, e sono state protette dalle imbottiture dei letti. L'incidente è stato molto spettacolare, per fortuna nessuna carrozza si è ribaltata, altrimenti sarebbe stata una tragedia. I passeggeri sono stati molto fortunati». La maggior parte di loro ha proseguito il viaggio con altri treni e sono giunti a Torino intorno alle 15. Sono stati accompagnati a casa con auto messe a disposizione dalla Ferrovie dello Stato. Sei viaggiatori, diretti in Francia, hanno avuto biglietti gratuiti per treni speciali. Altri ancora hanno lasciato Roma solo in tarda mattinata. Medici in ospedale, quattro dei sei feriti sono stati subito dimessi. Il due più gravi, guariranno in dieci giorni.

La sciagura è stata evitata, restano i perché. Le Ferrovie dello Stato non si sbilanciano in ipotesi di sorta e in poche righe fanno sapere che sarà l'inchiesta del pm Pietro Giordano a stabilire le cause dell'incidente. Maggiore chiarezza si avrà quando verranno decodificate le informazioni contenute dal dispositivo - simile alla scatola nera degli aerei - che ha registrato le variabili del treno, velocità compresa. Interrogati dalla Polfer, i macchinisti Alessandro Castrucci, 25 anni, e Marco Veschielli, 40 anni, che erano alla guida del convoglio, non hanno saputo precisare a quale velocità procedessero, ma hanno escluso che fosse eccessiva: «Abbiamo rallentato subito dopo aver visto il segnale, prima di entrare in stazione», hanno dichiarato. I segnali a cui si riferiscono sono due, tra loro una centralina che rileva l'ora e la velocità di passaggio del treno: il diagramma prodotto verrà confrontato con i dati della «scatola nera» che è stata recuperata e che sembrerebbe leggermente danneggiata.

Tecnici delle ferrovie, impiegati in forze nei rilievi e nelle operazioni di recupero dei vagoni, hanno fatto però notare che con le conseguenze del deragliamento sarebbero state molto serie con il tachimetro fisso sui trenta chilometri orari. In particolare, la motrice non si sarebbe fermata a cento metri di distanza dopo aver tranciato, con le ruote, uscite dal binario, una decina di traverse in legno. L'ipotesi dell'eccessiva velocità trova credito anche presso la Polizia ferroviaria che oggi invierà al magistrato un primo rapporto sulle indagini: «È difficile pensare che a trenta chilometri orari possano deragliare quattordici vagoni - afferma il dirigente della Polfer Gaudenzio Truzzi - è indubbio che l'espresso abbia superato il limite prescritto, anche se non siamo ancora in grado di stabilire di quanto».

Felicia Masocco



L'espresso Reggio Calabria-Torino dopo il deragliamento alla stazione di Roma Casilina

### Le testimonianze

Si sono svegliati travolti dai bagagli

## «Dormivamo, è stato terribile» La notte di terrore dei passeggeri

Sul convoglio c'erano anche tanti bambini. Proprio il fatto che molte persone fossero sdraiate sui sedili imbottiti ha limitato il numero dei feriti.

ROMA. «Eravamo in cuccetta e dormivamo tranquillamente quando abbiamo sentito un tremendo sbalottamento e le valigie ci sono cadute addosso. Ci aspettavamo di ribaltarci da un momento all'altro. Pensavamo anche che ci sarebbe stato lo scontro con un altro treno. Invece dopo pochi minuti il treno si è fermato e si è inclinato tutto da una parte». Pierina Gatti, 37 anni, è ancora sconvolta. Viaggiava sul treno con le figlie di 15 e tre anni, di ritorno dalle vacanze in Calabria. Era nel vagone nove, quello che è andato ad urtare contro un traliccio dell'alta tensione piegandolo in due. Uno dei cavi si è abbassato quasi a sfiorare le lamiere della carrozza. «Vedevamo il cavo penzolare davanti al finestrino», dice Pierina. Momenti lunghissimi, senza capire cosa poteva essere accaduto. Con il nuvolone di polvere sollevato dall'attrito delle ruote di ferro sul terreno fuori dai binari, con le grida disperate e atterrite di chi non riusciva ad aprire le porte rimaste bloccate e piegate, con i lamenti degli anziani e il pianto dei bambini. «I vigili del fuoco - continua Pierina - ci dicevano di non

muoverci per evitare il contatto con il cavo che faceva scintille e un fumo denso da riempire il vagone. La mia bimba piccola piangeva. Poi ci hanno aiutato a uscire facendoci passare sotto il cavo. Ci siamo tagliate le mani e l'importante è che non ci siamo fatte nulla e siamo salve. Nel vagone accanto al nostro c'era un uomo che perdeva tanto sangue e aveva in braccio la sua bambina».

Sull'espresso viaggiavano 650 persone, tanti anziani e bambini. Molti ritornavano a casa, al nord, dopo aver passato un periodo di vacanze in Calabria. A quell'ora della notte erano quasi tutti sdraiate nelle cucette o sui sedili. L'imbottitura li ha protetti. I primi soccorritori che si sono avvicinati ai vagoni inclinati sembravano, in equilibrio instabile con le ruote sollevate a mezz'aria, hanno aiutato la gente ad uscire dai finestrini, a recuperare i bagagli. «C'erano molte mamme con i loro figli - racconta uno di loro - e piangevano disperate senza riuscire a frenarsi. Due donne avevano in braccio dei bimbi di pochi mesi».

Anche un gruppo di sei capi scout

Luana Benini

### Tra i macchinisti

Alla stazione Termini la rabbia dei ferrovieri che denunciano il degrado

## «Ma quale errore umano, azienda allo sfascio»

Secondo i dipendenti Fs i tagli del personale e dei costi riducono la manutenzione e la sicurezza.

ROMA. È davvero difficile, alle 10 del mattino, per i dipendenti delle Fs indossare la loro divisa azzurra. Alla stazione Termini di Roma, non possono fare un passo senza essere subito bloccati da viaggiatori esasperati e smarriti: «Per cortesia, sa qualcosa dei treni per Milano che fermano a Chiusi? Sono qua da questa mattina e nessuno riesce a dirmi qualcosa», chiede una signora dall'aria sfinita. La risposta non potrà consolarla: «Quel treno è fermo ad Aversa, non si sa nemmeno quando arriverà qui, si immagini se possiamo sapere quando ripartirà».

### «Il ministro ci aiuti»

Il caldo soffocante rende tutto più difficile. «Che ci metta mano il ministro, a questa azienda. Le cose stanno precipitando», dice un macchinista mentre cammina velocemente con un collega verso l'ufficio addetti al trasporto, su al primo piano di un edificio desolato: l'unico ascensore non funziona, «ma que-

sto è il male minore», borbotta mentre sale a piedi quattro rampe di scale. «Sono anni che lavoro per questa azienda, sto assistendo impotente allo sfacelo. Hanno ridotto il personale, chiuso le biglietterie e mandato in pensione un sacco di gente. Siamo rimasti in circa 110 mila, ma abbiamo lo stesso quadro dirigenziale di quando eravamo 220 mila. Insomma, tutti generali, nessun soldato semplice».

### Macchinisti furiosi

Al primo piano, il signor Tangenelli è appollaiato su una sedia: doveva ripartire per servizio alle 10.20, ma alle 13 è ancora là che aspetta il via libera per poter avviare la motrice. «Sa quali sono le disfunzioni maggiori contro le quali dobbiamo lottare ogni giorno? Cattiva informazione, personale impiegato in modo errato e scarsa manutenzione di mezzi e linee. Siamo costretti a subire i maltrattamenti dei passeggeri perché non sanno a chi rivolgersi, non c'è un ufficio che funziona.

L'altro giorno, la porta del rapido Lecce-Roma è volata via all'improvviso. Soltanto per miracolo non è accaduto il peggio. Chissà da quanto tempo aspettava di essere sistemata».

### «Emergenza continua»

Il primato dello sfinimento lo detiene un altro ferroviere, il signor Luciano: è arrivato alla stazione Termini alle 3 di ieri mattina, poco prima dell'incidente. Doveva ripartire alle 6.10, per arrivare a Grosseto alle 7.50. E invece... «Invece, sono ancora qua - dice - Aspetto, come i miei colleghi, che dall'alto, i capi, mi dicano cosa devo fare, quando posso ripartire. Sono distrutto. Capisco che in casi come questi saltano orari, turni di servizio. Ma se un'azienda funziona, si vede anche in caso di emergenza e invece basta affacciarsi da questa finestra per vedere in che condizioni sono costretti ad aspettare i passeggeri. La verità è che siamo perennemente in emergenza». I passeggeri, infatti, non sanno con

chi prendersela e quindi aggrediscono chiunque capiti loro a tiro, macchinisti e personale addetto ai treni.

### «Incolpano sempre noi»

Gli addetti ai lavori non credono che a causare l'incidente sia stato un errore umano: «È la spiegazione che danno ogni volta che accade un incidente. In fondo è la risposta più semplice da dare. Se la immagina un'azienda che dice: "abbiamo sfiorato una tragedia perché non facciamo manutenzione e non riusciamo a provvedere a tutte le esigenze di un servizio così delicato"».

Sulle ragioni dell'incidente, così come avviene quando deraglia a Piacenza il Pendolino, è subito scoppata una polemica feroce. Il Coordinamento nazionale macchinisti denuncia le conseguenze della «ristrutturazione che, con un approccio ragionieristico accentratore con la nuova dirigenza, mira a sanare il bilancio riducendo personale e manutenzione di mezzi e linee.

Un altro incidente ferroviario. E ancora una volta si parlerà del solito errore umano del macchinista su cui scaricare le carenze di un sistema divenuto ormai pericolosamente fragile».

### «Poca manutenzione»

Manutenzione: non c'è un dipendente Fs, di quelli che sui treni ci lavorano, che non ripeta questa parola. «Noi rischiamo la pelle ogni giorno», lamentano.

«Il tratto di linea dove è avvenuto l'incidente - segnala il sindacato - è un punto critico del nodo ferroviario romano, e non è attrezzato per la ripetizione dell'aspetto dei segnali di macchina. Sono anni che le Fs compensano le carenze di personale con un'intensificazione delle prestazioni straordinarie e con il genio dei ferrovieri il cui contingente è stato di recente notevolmente ampliato, presumibilmente al di fuori delle norme».

Le Fs dal canto loro precisano che il personale militare non è mai stato

utilizzato al di fuori delle norme previste. «Si tratta inoltre - dicono - di personale di eccellente livello professionale che ha sempre dato ottima prova di sé».

La Fisafs accredita, invece, la tesi dell'alta velocità, quale causa dell'incidente, «vista la dinamica dei fatti è verosimile ritenere che una delle cause possa essere stata l'eccesso di velocità».

### Passeggeri esasperati

Alla stazione Termini, sembra una beffa, sono i «soldati semplici» a dover rispondere alle migliaia di domande di un esercito di passeggeri esasperati dall'attesa e dalla mancanza di personale agli uffici denominati «accoglienza clienti». Là dentro, all'interno di un gabbietto angusto, ci sono decine e decine di persone in attesa: dietro la scrivania invece, a dover rispondere a tutti i clienti infuriati, c'è come sempre un solo impiegato.

Maria Annunziata Zegarelli

## Esodo, code in autostrada Aeroporti affollatissimi

Sono circa 30 milioni gli italiani che a bordo di circa 10 milioni di auto si stanno spostando sulle strade in questo primo week end d'agosto. In particolare sono state prese d'assalto tutte le direttrici che da Nord portano verso Sud. A Milano, all'imbocco dell'autostrada si è registrata una coda di auto lunga otto chilometri. In uscita a Venezia la fila ha raggiunto addirittura i venti chilometri. Il serpentine di veicoli non è mancato anche sulla A/14 nei pressi di Cattolica e Rimini, dalle parti di Bari, intorno a Genova e Savona in direzione Ventimiglia, e alla stazione di Como-Brogeda alla dogana passeggeri. Il maggiore incidente di ieri si è verificato vicino a Chieti. Il bilancio è stato di un morto e sette feriti a causa di un maxi-tamponamento avvenuto alle 2.30 di mattina sulla carreggiata Sud della A/14, al chilometro 452, a San Salvo (Chieti). Vittima un giovane di 25 anni di Massafra (Taranto), Giuseppe Cardone, che stava viaggiando con alcuni familiari. Forse a causa dell'asfalto reso viscido da un forte acquazzone, l'uomo non è riuscito a tenere il controllo dell'auto uscita fuori strada in curva prima di schiantarsi contro un muro di contenimento. Ne è poi seguito un tamponamento che ha coinvolto 14 auto. Sette in tutto i feriti, nessuno in condizioni gravi. Il giovane è invece deceduto mentre veniva trasportato nel vicino ospedale di Vasto. Confusione anche negli aeroporti, in particolare le Aeroporti nazionale e internazionale di Fiumicino: 84 mila i viaggiatori previsti, tra arrivi e partenze, con circa 700 movimenti di aeromobili. In questo primo lungo week-end di agosto sono attesi allo scalo romano ben 317 mila passeggeri, con un incremento medio del 10% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Gli aerei decollano a pieno regime, in particolare quelli diretti a Parigi, Londra, Vienna ma anche in Scandinavia. Tutto esaurito sui voli per Grecia, Sicilia, Calabria e Sardegna. Ma un po' tutte le tratte più ambite sono prese d'assalto: in testa Cuba, Spagna, Mar Rosso e Oriente. Per il turismo interno l'ambitissima meta resta la Sardegna.

## E a Pontremoli un «locale» esce dai binari

FILATTERA (MASSA CARRARA). Solo un grande spavento fra i passeggeri ha provocato il deragliamento di una carrozza del treno regionale Parma-La Spezia avvenuto ieri pomeriggio a Filattera, a pochi chilometri di distanza da Pontremoli. Il locale, partito da Pontremoli alle 14.25 con alcuni minuti di ritardo stava per entrare nella stazione di Filattera, quando, sembra per uno scambio difettoso, il primo carrello della terza carrozza è uscito dai binari.

Da Pontremoli sono immediatamente giunti i tecnici delle Ferrovie che hanno sganciato la carrozza e il resto del convoglio ha potuto così proseguire per La Spezia. Dopo circa un'ora una gru meccanica ha rimosso la carrozza deragliata. A quanto sembra, i passeggeri - quasi tutti pendolari del mare - non si sono accorti del deragliamento e la sensazione avuta è stata quella di una brusca frenata che ha provocato un po' di spavento ma nessun danno alle persone.