

Martedì 3 febbraio 1998

4 l'Unità

IL FATTO



Ennesimo incidente sulle ferrovie italiane. Attimi di panico tra i passeggeri. Sarà aperta un'inchiesta

Milano, incubo sul treno

L'interregionale che proveniva da Varese è deragliato all'altezza di Certosa. Ventitré feriti, gravi i macchinisti. Eccesso di velocità la causa dell'incidente?

MILANO. La catastrofe, questa volta, è stata solo sfiorata. Ma sarebbe potuto andare molto peggio. Un anno da buttare per le Fs. Ieri mattina il convoglio numero 10719, partito da Varese alle 9 è deragliato un paio di chilometri prima della stazione di Milano Certosa. Dei centoventi passeggeri che affollavano le sei carrozze, ventitré sono rimasti feriti o contusi compresi i due macchinisti le cui condizioni sono le più gravi: uno rischia di restare paralizzato; l'altro ha subito la semiamputazione di una mano. Ora sono ricoverati in ospedale, mentre altri 50 viaggiatori sono stati visitati ed hanno rifiutato il ricovero.

L'incidente, l'ennesimo, si è verificato qualche minuto dopo le 10 a Roserio, nei pressi del viadotto autostradale della Milano-Torino. Tutto avviene e si conclude nel giro di pochissimi secondi, quando dalla stazione Milano Certosa parte l'impulso che aziona uno scambio. E il treno passa dal terzo binario, sulla destra della linea, al primo, il più a sinistra. Ma qualcosa non funziona. «Andava forte, troppo forte», dicono alcuni ferrovieri accorsi sul posto del disastro. Sta di fatto che i passeggeri odono un improvviso frastuono e vengono sbalottati qua e là. I vagoni vibrano impazziti come se una mano, invisibile e gigantesca li scuotesse. Il locomotore «salta» i binari, percorrendo senza controllo una ventina di metri, si piega su un fianco e, dopo un volo di due o tre metri, finisce nel prato sottostante la massicciata.

«Mi sono accorto subito, dall'ultima carrozza, che la motrice era deragliata e si era staccata - racconta Carlo Baroni, giornalista dell'Avvenire salito sul convoglio a Vanzago per raggiungere la redazione milanese del giornale - mentre noi continuavamo la corsa. Poi siamo stati sbalottati e il biglietto è caduto a terra». E nei vagoni senza più guida, ormai lanciati in una corsa incontrollabile, dilaga il panico. Pochi secondi, per fortuna. Mentre la motrice si rovescia nell'erba, le sei carrozze si fermano, tamponandosi l'una con l'altra con un ultimo schianto, davanti al sovrappasso autostradale, sfiorando il pilone di sinistra del cavalcavia. Per decine di metri la linea ferroviaria è ridotta ad un ammasso di cavi elettrici tranciati, tralicci troncati, pali abbattuti, traversine sradicate. Dalle carrozze si levano i lamenti dei feriti, le urla di chi è rimasto intrappolato nei vagoni dalle porte bloccate. Scatta l'allarme, grazie ai telefoni cellulari.

La prima chiamata arriva al centralino del «118», alle 10.12 precise. E il sistema di pronto soccorso scatta immediatamente. Sul posto, meno di un quarto d'ora dopo, arrivano sette ambulanze. Parte, da Como, anche un elicottero. Iniziano così le operazioni di soccorso, mentre alcuni passeggeri già stanno prendendosi cura dei loro più sfortunati compagni di viaggio. Alla fine, dal pur lungo elenco dei feriti, una ventina, solo un paio risulteranno gravi: Giovanni Dona-

telli, 43 anni, macchinista, con una mano semiamputata, e il collega Roberto Manti, 34 anni, che ha riportato la frattura di una gamba e di alcune vertebre cervicali. Manti corre il rischio di una paralisi permanente. Anche il capotreno, Salvatore Riggi, e un passeggero hanno riportato fratture anche se non gravi. Tutto sommato, è andata bene. Anche perché, spiega il sostituto procuratore Marco Maria Maiga che si occuperà dell'inchiesta, «...i vagoni avrebbero potuto schiantarsi contro un pilone del cavalcavia». Il magistrato ha aperto un fascicolo contro ignoti per disastro ferroviario. Anche il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, ha annunciato di aver istituito una commissione d'inchiesta sul disastro.

Parte così la ricerca delle cause dell'ennesima sciagura lungo le ultracentenarie ferrovie italiane. Parte anche, immediata, la polemica. Ad aprire le ostilità sono come spesso accade i Comitati macchinisti uniti che denunciano turni di lavoro massacranti e «fuori dalla legalità normativa» per i conducenti dei convogli FS, indicando così implicitamente le possibili cause dell'incidente.

Replica, seccamente, Francesco Ferrante, della Fit-Cisl: «I due macchinisti avevano riposato 7 ore nel dormitorio FS di Milano, prima dell'incidente. Inoltre i turni recentemente concordati prevedono 15 ore di guida settimanale, la conferma del secondo macchinista, 80 ore di riposo settimanale e 157 di impegno mensile».

Ma c'è un particolare che fa riflettere. Poco più di un mese fa lo scambio lungo la linea era stato arretrato di alcune centinaia di metri per migliorare l'attraversamento dello scalo Certosa. Ma la ripetizione del segnale sulla consolle delle motrici non era ancora stata aggiornata e quindi non era attiva. È dunque possibile, secondo alcuni esponenti della Fit Cisl, che l'incidente abbia alla base un mal funzionamento dei segnali esterni o che si sia verificato un errore dei macchinisti che avrebbero mal interpretato le indicazioni dei «semafori». Per questo, forse, il convoglio avrebbe imboccato lo scambio a velocità elevata, circa 100-110 km l'ora contro i 60 previsti in presenza di scambi.

Ieri sera, sull'orlo del disastro, è arrivato anche l'amministratore delegato delle FS Giancarlo Cimoli secondo il quale «Le ferrovie italiane non si trovano certo in condizioni catastrofiche».

Elio Spada



Burlando: «Ferrovie poco sicure»

Soriero: «Il '98 sarà l'anno della verità». Cimoli si dimette?



Uno dei feriti mentre viene soccorso. In alto la motrice del treno capovolta nella scarpata. In basso l'amministratore delegato delle Ferrovie Giancarlo Cimoli

ROMA. «La situazione delle ferrovie è molto seria. Al di là dei singoli episodi su cui la magistratura e la nostra commissione stanno indagando». Il ministro dei trasporti Claudio Burlando, commenta così, da Mosca, l'ultimo incidente ferroviario vicino a Milano. E, in una breve intervista rilasciata al Tg1, aggiunge: «Anche la zona in cui è avvenuto l'incidente, come tutte le reti italiane, non ha l'Automatic Train Control, cioè il sistema di sicurezza che interviene nel caso in cui si superasse la velocità massima consentita. Un rimprovero per Giancarlo Cimoli? L'amministratore delegato delle Ferrovie è vato a Milano, sul binario del disastro. Ma ieri sera a Roma, in Parlamento, circolavano voci circa le sue possibili dimissioni, che l'interessato però non ha raccolto. Ha liquidato i cronisti con un semplice «Non

commento». **Sottosegretario Pino Soriero, che cosa succede adesso. Si dà addosso al macchinista oppure si ammette che le ferrovie italiane sono allo sfascio?**

«Non si dà addosso al macchinista. Certo che no. La mia presenza a Milano dovrebbe dare il segnale che da parte del Governo Prodi c'è una grande solidarietà verso i lavoratori. Abbiamo subito insediato una Commissione d'inchiesta anche per non lasciare spazio allo scarico barile, per non far amplificare la tesi dell'errore umano».

Si, ma ha sentito il ministro? Non c'è sicurezza sulla tratta di Rho».

«Lei avrà capito male. Burlando voleva dire che non è ancora entrato in funzione il sistema automatico di controllo dei treni, l'investimento tecnologico moderno che sarà in grado di prevedere cosa accadrà davanti ad ogni treno. Il fiore all'occhiello sarà una sorta di computer di bordo che saprà dire in anticipo se il caso di rallentare la velocità o di fermare il convoglio. Bhe! Per la tratta Rho-Certosa, proprio quella colpita dal deragliamento, l'appalto è già stato affidato».

E con questo che vuol dire?

«Che il 1998 sarà l'anno della verità. L'anno decisivo per la svolta dell'azienda. Questo governo ha già creato le condizioni finanziarie. Con l'ultima finanziaria sono stati stanziati 12 mila miliardi in più. Adesso bisogna accelerare le procedure, vigilare anche sulle Fs, e fare tutto quello che per decenni non è stato fatto. Norme di sicurezza, investimenti più veloci.»

Anno della verità? Ma se sembra una Caporetto...

«Questo problema l'ha già posto il Parlamento nel dicembre scorso. Burlando nella sua relazione parlò di un sistema vecchio, fermo all'ottocento. Le ferrovie italiane però, nonostante le mille difficoltà, rimangono a un livello medio europeo per quanto riguarda la sicurezza».

Già, la sicurezza... La gente è preoccupata. Continua a vedere deragliamenti e a sentire da parte dei politici sempre le stesse promesse. È il caso di dare credito al Codacoms e di fermare i treni per un giorno?

«La sicurezza è il nostro punto strategico. Anche la discussione in atto sul contratto ne deve tenere conto. La sicurezza sulle ferrovie italiane rimane alta. Non c'è da scap-

Un anno fa deragliò il Pendolino

Il 1997 era stato un anno tragico, per le ferrovie italiane. Il 12 gennaio, infatti, il Pendolino diretto da Milano a Roma con 150 passeggeri a bordo deragliò a trecento metri dalla stazione di Piacenza. Drammatico il bilancio: 8 morti e trenta feriti. Illeso l'ex presidente della repubblica, Francesco Cossiga. Fu subito aperta un'inchiesta, venerdì scorso il pm Alberto Grassi, della procura di Piacenza, ha chiesto il rinvio a giudizio per 25 persone, con l'accusa di omicidio colposo plurimo e disastro ferroviario colposo. A carico degli accusati, funzionari delle Fs, ci sono delle «responsabilità omissive», legate alla modifica del codice di sicurezza. Il deragliamento del Pendolino fu causato dall'eccessiva velocità con cui il treno era entrato in una curva. Prima della modifica del codice di sicurezza, era prevista una segnalazione, in casi del genere. Nel corso dell'anno ci sono stati poi altri incidenti ferroviari, ma con conseguenze meno drammatiche. Come il deragliamento del diretto Reggio Calabria-Torino nei pressi della stazione Casilina, a Roma. Sei i feriti. Anche allora molto probabilmente la causa dell'incidente fu l'eccessiva velocità del convoglio.

pare dai treni. Noi in tutti questi mesi non abbiamo dormito. Abbiamo fatto delle cose. Adesso bisogna verificare che i programmi di manutenzione e di formazione del personale vengano portati nella direzione giusta».

Ma questo ennesimo incidente ferroviario, a suo parere, non metterà in crisi la discussione sul contratto?

«Faccio un appello: il sindacato e l'azienda devono fare uno scatto in avanti. L'accordo è già scritto, basta firmarlo. La discussione sugli esuberanti riguarda la riorganizzazione del lavoro».

Dottor Soriero, mi sembra di capire che in questo ennesimo incidente lei assolva le Fs.

«Non si tratta di assolvere o condannare nessuno. Andiamo a relazione della commissione d'inchiesta. Al più tardi entro 60 giorni sapremo di chi saranno le responsabilità».

Scusi, ma Giancarlo Cimoli, ha fatto tutto quello che gli è stato chiesto? O c'è qualcosa che non vi ha convinto...

«Cimoli... Mi scusi lei, ma sta deragliando l'aereo».

Maristella Iervasi

Il sindacato dei macchinisti accusa: ore di riposo ridotte sotto il minimo consentito dalla legge

Il Comu: «Turni massacranti ai limiti della legalità»

Ma la Fit-Cisl Lombardia replica: «Affermazioni inaccettabili. I ferrovieri coinvolti nell'incidente avevano appena dormito sette ore».

Le Fs: «Servono più investimenti»

«Se la linea fosse stata automatizzata questo incidente si sarebbe evitato». Parola di Giancarlo Cimoli. Al termine di un vertice tenuto in serata in Prefettura, sotto l'egida del sottosegretario ai Trasporti Pino Soriero, l'amministratore delegato delle Fs non ha voluto sbilanciarsi sulle possibili cause del deragliamento, quanto premere sul «piano d'impresa e di riorganizzazione» dell'ente. Che «nel miglioramento della sicurezza e degli standard qualitativi ha il suo obiettivo prioritario», ha detto Cimoli sottolineando più volte che «le Fs non sono certo le peggiori fra le migliori d'Europa». Ha invece ammesso la necessità di interventi migliorativi e di ammodernamento, a partire dall'automazione della rete (la cui carenza è stata molte volte denunciata da sindacati e Rsu dopo la tragedia del Pendolino): «È il nostro primo obiettivo, perché ha spiegato - permette di alzare il livello della sicu-



rezza». Dopo aver rivolto un «diverso pensiero» ai due macchinisti e al biglietto, Cimoli ha fatto il punto della situazione e spiegato «gli sforzi» che l'azienda sta compiendo, col pieno sostegno del governo. «Le Fs investiranno ogni anno 7000 miliardi, di cui 2000 per l'automazione della rete».

MILANO. «Manti e Donatelli stavano facendo il loro ultimo turno, prima di tornare a casa. Avete visto invece cos'è successo». Non riesce a trattenere le lacrime Giuseppe Lorusso, delegato del Comu, il sindacato autonomo dei macchinisti, osservando i resti della locomotiva sfasciata e dei tralicci divelti. E, piangendo, lancia un atto d'accusa contro le Ferrovie dello Stato. La responsabilità dell'incidente, sostiene, è dei nuovi turni concordati dall'azienda con i sindacati confe-

zati e la frequenza eccessiva dei turni possono aver tolto agli addetti la lucidità necessari a guidare il treno. «Sulla linea dove è avvenuto l'incidente - spiegano - i macchinisti ricevevano i segnali solo con un breve anticipo. Basta quindi un piccolo problema alla segnalazione luminosa, un lieve ritardo al funzionamento dello scambio o anche un'umana distrazione del macchinista, perché quest'ultimo si trovi costretto a ridurre all'ultimo momento la velocità in prossimità dello scambio». L'accusa del Comu ha scatenato a stretto giro di posta la replica indignata della Fit-Cisl: «Affermazioni inaccettabili - afferma Francesco Ferrante, responsabile dei macchinisti di questo sindacato - I turni recentemente concordati prevedono 15 ore di guida settimanale, la conferma del doppio macchinista, 80 ore di riposo settimanale e 157 ore di impegno mensile. I macchinisti che hanno subito l'incidente, inoltre, avevano riposato nel dormitorio di Milano 7 ore prima del servizio».

Ma se i sindacati, autonomi e confederali, si dividono sui turni

di lavoro, sono uniti nel denunciare la politica dell'azienda che, a loro parere, nel tentativo di risparmiare trascura colpevolmente le esigenze della sicurezza: «Le Fs in Lombardia proseguono imperterrite nella loro politica di riduzione del personale e dei finanziamenti destinati alla manutenzione - spiega Dario Balotta, segretario generale della Fit-Cisl Lombardia - nonostante la Lombardia sia la regione con il più alto indice di movimenti in Italia, con circa 240 treni passeggeri al giorno. L'azienda deve capire che non si può vivere di rendita, con misure di sicurezza che andavano bene quando il traffico era molto inferiore. Sulla sicurezza bisogna investire, e subito». Entra ancora più nel dettaglio Franco Giuffrida, segretario generale della Fit-Cgil Lombardia: «Ancora una volta - dice - ci troviamo di fronte a un incidente dovuto alla velocità troppo sostenuta. È assurdo che alle soglie del terzo millennio i treni italiani, al contrario di quanto accade in tutta Europa, non siano attrezzati con gli strumenti tecnici che avvertono i macchinisti del mancato rispetto della segnaletica-

che, o consentono una frenata automatica in caso di pericolo». «I dirigenti Fs - rincara un comunicato ufficiale della Fit-Cgil Lombardia - hanno un'idea scellerata delle ferrovie. Da due anni, presi da acrobazie ragionieristiche di risanamento finanziario, hanno di fatto emarginato dalla loro missione il lavoro, i lavoratori, la capacità professionale e la sicurezza». Ancora dalla Cgil arriva una dura dichiarazione di Giorgio Roilo, della segreteria della Camera del Lavoro di Milano: «Il ripetersi ormai molto preoccupante di eventi di questo tipo - afferma Roilo - mette in evidenza le responsabilità dell'azienda ferroviaria, e richiede l'apertura di un confronto a tutti i livelli per garantire quelle condizioni di sicurezza che oggi non vengono offerte né ai lavoratori né all'utenza, particolarmente ai pendolari».

«Fermiamo per un giorno la circolazione dei treni», è la proposta shock del Codacoms, un'associazione di consumatori. Il blocco dovrebbe servire, secondo il comunicato dell'associazione, a verificare le condizioni di sicurezza della rete ferroviaria italiana.