

Mercoledì 4 febbraio 1998

4 l'Unità

IL FATTO



Migliorano le condizioni dei feriti, due dei quali però restano ancora in prognosi riservata. Il traffico torna alla normalità

I macchinisti accusano

Dopo il deragliamento di Milano: «In un anno più incidenti che in mezzo secolo»
La magistratura apre l'inchiesta ufficiale: l'ipotesi di reato è disastro colposo

MILANO. Migliorano le condizioni dei tre ferrovieri feriti gravemente nell'incidente del treno pendolare Varese-Milano e due di loro cominciano a rivelare qualche confuso dettaglio. Ma niente che possa chiarire la dinamica e le cause del deragliamento del locomotore, sulle quali stanno già indagando la magistratura milanese, che ieri ha aperto ufficialmente un procedimento contro ignoti ipotizzando il reato di disastro ferroviario colposo, e la commissione d'inchiesta istituita dal ministero dei Trasporti.

Piuttosto, nelle prime frammentarie dichiarazioni di uno dei macchinisti e del capotreno qualche amara considerazione sullo stato delle nostre ferrovie. «Parlando con i colleghi abbiamo fatto un bilancio: in un anno ci sono stati più incidenti ferroviari che in cinquant'anni», ha detto a un cronista Salvatore Riggio, il capotreno che si trovava sulla quinta carrozza e che ha riprovato la frattura della spalla sinistra.

Riggio, ricoverato nel dipartimento d'urgenza di Niguarda, ieri è stato dichiarato fuori pericolo. Restano invece in prognosi riservata i due macchinisti, ma le loro condizioni sono meno funeste di quanto si ipotizzasse subito dopo il ricovero. Giovanni Donatelli, rimasto intrappolato nel locomotore deragliato, rischiava di perdere la mano sinistra schiacciata fra le lamiere. Sottoposto a intervento chirurgico nella serata di lunedì, ha subito l'amputazione del pollice.

La polemica

La ferma denuncia dei sindacalisti: «Troppi tagli agli addetti, scarsa sicurezza»

MILANO. Contro «l'intollerabile degrado» del trasporto ferroviario si sono scagliati anche ieri sindacati e forze politiche. Il giorno dopo l'incidente di Milano Certosa non si placa la polemica sulla situazione e la gestione delle Fs. In una interrogazione parlamentare i deputati Verdi chiedono perché le Fs non abbiano automatizzato la tratta Rho-Milano Certosa, e anche «sulla base di quali disposizioni o accordi sindacali» si siano introdotti turni di riposo così ridotti per i macchinisti, e infine se è vero che le Fs intenderebbero inserire nel contratto nazionale la stessa limitazione per estenderla a tutti gli impianti. Persino l'Osservatore romano scende in campo: definisce «disastrosa» la situazione delle ferrovie e chiede a governo e ministro dei Trasporti di assumersi la responsabili-

ta» di un «intervento concreto» per la sicurezza sui treni. «Il problema è serio», sostiene il giornale del Vaticano. «Ora bisogna provvedere per riportare la sicurezza a livelli accettabili e per ridare garanzie e fiducia alla gente».

Per il gruppo consigliere lombardo del Pds non è più tempo di interventi di ordinaria amministrazione: «Ci vuole subito un piano straordinario per migliorare il servizio ferroviario lombardo», e per questo Fs e Regione «devono mettersi al più presto al lavoro». I consiglieri della Quercia chiedono un «programma» di interventi che preveda «nuovi treni, rispetto degli orari, un'accurata manutenzione e una nuova gestione del personale che deve essere riorganizzato in modo adeguato». Anche per la Cgil e la Fililombarda è «ormai indilazionabile una verifica sull'insie-

me del sistema ferroviario più importante del paese». Le due segreterie sindacali chiedono quindi alla Regione che si convochi con «urgenza il tavolo della mobilità» per definire una «strategia di attacco» su tempi, risorse finanziarie, potenziamento delle risorse umane, controllo del Pirellone sull'operato dei gestori ferroviari (Fse e Nord Milano).

Se nessun sindacalista si azzarda in ipotesi sulle cause dell'incidente - «aspettiamo i risultati dell'inchiesta» dicono in coro - la Ultrasporti torna a puntare il dito sullo sfruttamento dei ferrovieri. «Il treno 10719 è inserito in un turno non rispettoso della disciplina sull'orario di lavoro dei macchinisti», denuncia il sindacato e spiega che proprio per questo «è stato oggetto di specifiche denunce alle Fs» sulle quali invita le autorità a indagare.

Rossella Dallò



Tralicci dell'alta tensione sui binari a Certosa:

Vitello/Ap

Annunciando che, in caso di accertate responsabilità, la Ultrasporti si costituirà parte civile.

La Fit-Cisl affonda il coltello sulla questione dei tagli al personale, e in particolare «l'incredibile atteggiamento delle Fs» sui temi strategici della manutenzione e della sicurezza in settori operativi. Il segretario regionale Potito Zizzari porta all'esterno la «sconcertante e vergognosa decisione» dell'Asa Rete, assunta lo scorso 16

gennaio, di annullare all'ultimo minuto «le assunzioni già firmate (e concordate con i sindacati) di 33 addetti alla manutenzione delle linee ferroviarie dell'excompartimento di Milano». Infine, il sindacato Ugl della Cisl è drastica: vuole le dimissioni di Cimoli e di tutto il suo staff «in quanto sono solo burocrati e a tavolino non si fanno andare i treni».

R.D.

In primo piano

E Cimoli conferma «Non me ne vado i ferrovieri erano in regola»

ROMA. I due macchinisti coinvolti nell'incidente ferroviario a Milano Certosa l'altro ieri, secondo le Fs erano in regola dal punto di vista dei turni stabiliti dal contratto di lavoro. Nella giornata precedente avevano chiuso il turno alle 19,40. Dopo aver cenato e dormito, avevano ripreso il servizio alle 4,10 quando in carrozza sono stati trasportati nel luogo di lavoro per riprendere il servizio effettivo alle 5,55. Servizio che doveva concludersi alle 10,10 della stessa mattinata. Era questa la loro tabella di marcia, in un ciclo di lavoro settimanale pari a 29 ore, di cui 13 ore alla guida dei treni. Nello snocciolare queste cifre con l'aiuto del neodirettore dell'Area Rete Mauro Moretti, l'amministratore delegato delle Fs Giancarlo Cimoli ha risposto a quanti - sindacati ed esponenti politici - lo accusano di sottoporre i ferrovieri a turni massacranti.

«Sono qui, non ho dato le dimissioni, non vedo motivi per compiere atti di questo genere, d'altronde nessuno me le ha chieste», ha esordito l'amministratore al centro delle polemiche per via del deragliamento della locomotiva del treno sulla Milano-Varese, ripetendo che gli indici internazionali danno le ferrovie italiane, nonostante tutto, tra le più sicure d'Europa: l'anno scorso 0,3 incidenti (1,0 nel 1990-'92) contro lo 0,7 della Germania (1996) e lo 0,4 della Francia.

Auto sui binari Un morto

Una frenata tardiva, ridimensionata dall'asfalto viscido per la pioggia, ed una sterzata che gli ha consentito di evitare

l'impatto con la sbarra ma non di essere travolto ed ucciso dal treno in arrivo. Così è morto il tappeziere Stefano Vicino, di 59 anni, finito ieri pomeriggio con la sua vecchia «Renault 4» contro il «locale» delle Ferrovie dello Stato che collega due centri della Murgia barese, Gravina e Spinazzola, sulla tratta Gioia del Colle (Bari)-Rocchetta Sant'Antonio (Foggia). A circa metà strada fra Gravina in Puglia - paese della vittima - e Spinazzola, sulla tortuosa statale 97, in prossimità di una curva si entra nel passaggio a livello formato da due semibarriere. Perso il controllo della «R4» Vicino ha proseguito la corsa finendo sul binario mentre arrivava il treno.

Raul Wittenberg

Per la verità qualcuno le dimissioni le ha chieste. Non solo dall'opposizione, con Paolo Becchetti di Forza Italia che oltre a Cimoli vorrebbe mandare a casa il ministro dei Trasporti Burlando e Moretti. Ma anche nella maggioranza. Il deputato del Verdi Alfonso Pecorella Sciano vuole l'azzeramento del vertice delle Fs per inefficienza. Senza gran successo fra gli alleati però. È «pura demagogia» chiedere le dimissioni di Cimoli o di Burlando, ha replicato il collega dei Popolari Vittorio Angelini.

Ma torniamo a Cimoli, che ha vantato il funzionamento del Comitato di crisi messo in piedi dopo l'incidente dell'agosto '97 sulla Roma Casilina: in meno di un'ora è stato possibile far scattare il piano antiemergenza con 70 pullmann sostitutivi e la deviazione su altre linee dei convogli internazionali e Intercity.

In ogni caso l'amministratore ripete che «se avessimo già realizzato l'Atc (automatic train control) l'incidente ferroviario sulla Milano-Varese non sarebbe accaduto, in quanto il treno si sarebbe fermato da solo». Per questo, ha detto Cimoli, il piano d'impresa dispone che in 4/5 anni ci saranno investimenti in tecnologia per 10.000 miliardi a cui bisogna aggiungere i 3.500 miliardi di investimenti tecnologici dell'alta velocità. Parte di questi investimenti andranno appunto all'Atc che dovrebbe regolare i 5000 km di linea con maggior traffico dove è più alto il rischio di incidenti.

In primo piano

Viaggiare? Come vincere alla lotteria

<div style="text-align: center;">l'Unità</div>		
DIRETTORE RESPONSABILE	Mino Puccillo	
VICE DIRETTORE VICARIO	Gianfranco Testino	
VICE DIRETTORE	Pietro Spataro	
CAPO REDATTORE CENTRALE	Roberto Gressi	
UFFICIO DEL REDATTORE CAPO	Paolo Baroni, Alberto Carrese, Stefano Polacchi, Rossella Ripert, Cinzia Romano	
REDAZIONE DI MILANO	Cristina Pivetta	
PAGINONE	Angelo Malone	
E COMMENTI	Fabrizio Pizzari	
ART DIRECTOR	Fabrizio Pizzari	
SEGRETARIA DI REDAZIONE	Silvia Garambois	
CAPI SERVIZIO		
POLITICA	Paolo Soldini	
ESTERI	Omero Ciari	
"L'Arca Società Editrice de l'Unità S.p.a." Presidente: Francesco Riccio Consiglio d'Amministrazione: Marco Prokha, Alfredo Medici, Italo Pasario, Francesco Riccio, Gianluigi Sensi Amministratore delegato e Direttore generale: Italo Pasario Vicedirettore generale: Dulio Azzellino Direttore editoriale: Antonio Zollo		
Direzione, redazione, amministrazione: 00187 Roma, Via dei Due Macelli 23 tel. 06 699961, telex 613461, fax 06 6783555 - 20124 Milano, via F. Casati 32, tel. 02 67721		
Quotidiano del Pds Iscritt. al n. 243 del registro stampa del trib. di Roma, sez. come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555		
Certificato n. 3498 del 10/12/1997		

ROMA. «No, non penso proprio che mi succederà nulla. Sa, la legge dei grandi numeri...». Carla, studentessa pendolare tra Mantova e Bologna, trae conforto nel senso dell'umorismo e negli studi di statistica. Altri, meno prosaicamente, preferiscono raccomandarsi al padreterno. Un viaggio in treno è un'avventura assicurata. Avolte senza ritorno.

Le Ferrovie insistono che quanto ad incidenti siamo ancora nella media europea. Ma se questo è il passo, con i treni che hanno preso l'abitudine di andare in libera uscita ad ogni curva, arriveremo in testa alla stazione di Maastricht. In non dimenticati spot televisivi, il vagono si rivelava più confortevole del salotto di casa. Celentano fu massacrato. Critiche fuori luogo: La pubblicità era assolutamente verace. Le campagne innervate fuori dai finestrini tengono il confronto col miglior Bruegel: la televisione, anche nell'era del multimediale e dell'interattività, non offre l'aggiunta della temperatura esterna in presa diretta, per un effetto più realistico.

Se il riscaldamento è un optional lasciato alla benevolenza del destino e l'aria condizionata un trucco estivo per farti capire la bontà della blindatura dei vetri, i numeri scritti sull'orario sono come quelli del Superenalotto: quando escono, si fa gran festa.

Le ferrovie svizzere sono finite nel mirino per l'«inaccettabile» crescita dei ritardi. Di oltre un minuto. Da noi il supplemento rapido te lo rimborsano quando arrivi mezzora dopo. E ringrazia il cielo di arrivare: spesso, ti fermano a metà strada. Che sia un guasto oppure uno sciopero più o meno improvviso, l'effetto è lo stesso. Dal treno si passa al pullman, ovviamente «sostitutivo». E l'Eurostar, vanto e gloria dell'industria nazionale a sospensione «variabile», si trasforma nell'«Eurostanc»: lì a guardare i campi, in attesa del rimorchio che lo traini in rimessa.

L'alta velocità è stata il sogno di un mattino: poi è volata per la tangente. Cosciché, con la benedizione soddisfatta degli ecologisti timorosi del momento, a correre sono soltanto le tariffe.

A ben vedere, però, corre anche il deficit delle ferrovie: 3.841 miliardi

persi solo nel 1996. A dispetto delle migliaia di ferrovieri lasciati a casa in questi anni. Che le piante organiche fossero più sovrappollate di un vagono di pendolari il venerdì sera, sono pochi a dubitarlo. Ma, venuti meno gli uomini, sono mancati anche gli investimenti che dovevano sostituirli. Il presidente delle Ferrovie, Giancarlo Cimoli, dice che molte difficoltà verranno superate quando finalmente il segnalamento sarà automa-



Treni che si rompono o deragliano, aeroporti insufficienti: per chi deve spostarsi l'Italia sta diventando un incubo.

tizzato lungo l'intera rete. Speriamo. Di automatico, per ora, ci sono solo le disfunzioni.

Prima di andare alla guerra dei treni Cimoli stava alla Edison ad occuparsi di elettricità. Adesso sono in molti a chiedere per lui la sedia elettrica. Il ministro dei Trasporti Burlando continua a difenderlo anche perché sa che i miracoli non sono di que-

sta terra. Ma la pazienza, anche questo è risaputo, ha un limite persino per Giobbe.

I treni si fermano o emulano le contorsioni di mucca pazza, ma i piani delle Ferrovie corrono lontani. «Aumento del 20% delle merci trasportate, crescita del 10% dei volumi dei passeggeri». A leggere le carte l'ottimismo è d'obbligo ed ovviamente non manca nemmeno l'elogio della «qualità». Le parole, si sa, non costano. Magari le toilette non riceveranno la visita dell'addetto alle pulizie e il treno in corsa come avviene in Svizzera, ma l'omaggio ai passeggeri è di drammatica. «Non più utenti ma clienti». Forse, però, sarebbe meglio chiamarli pazienti.

C'è chi dice che sarebbe il caso di privatizzare tutto. Ci hanno provato in Inghilterra, ma sul risultato della ricetta Thatcher non c'è gran consenso. Anche perché, soprattutto all'inizio, più che a trasportare gente British Rail pareva impegnata ad far elevare le statistiche sugli incidenti. Ricette facili non le ha ancora trovate nessuno. Il profitto, come insegna anche Eurotunnel, non sempre è la via più dritta tra due stazioni.

In Germania le autostrade sono gratuite. In Francia le paghi ma non assomigliano a gincane. Da noi, però, c'è un servizio in più. Prima di ogni telegiornale la radio ci offre lo stato delle strade. Tanto per farci passare la voglia di metterci in macchina: Radio Londra era più rassicurante. Mentre altrove costruivano, saggiamente, prima le ferrovie e poi le autostrade, noi abbiamo deciso di fare l'inverso. Risultato? Tutti in macchina e tutti fermi. Non è chiaro se la Fiat abbia ringraziato. Di sicuro, ci ha guadagnato. Fra non molto le Autostrade passeranno ai privati. Speriamo possano continuare a passarci anche le macchine. Le strade normali sono superintestate: per anni si è pensato fossero destinate solo alle biciclette. C'è un vantaggio, però: per provare le emozioni del Camel Trophy basta guidare sino a Reggio Calabria.

Al Charles De Gaulle i Tgv arrivano direttamente in aeroporto. Noi puntiamo sulla Malpensa, ma è proprio pensata male: gli aerei ci sono, però Timbuctù è più a portata di gambe. Che a Torino d'inverno ci sia la nebbia lo sanno tutti. Tranne chi ha ordinato i radar sulla pista.

Da anni si parla molto del trasporto via mare. Con buoni risultati: gli scafisti albanesi hanno molto aiutato.