

Martedì 24 marzo 1998

2 l'Unità

IL DISASTRO DI FIRENZE



Il ministro ha raggiunto in serata il luogo della sciagura. Bertinotti: «La privatizzazione strisciante ha indebolito un corpo sano»

Burlando nella bufera

L'opposizione a testa bassa: «Deve dimettersi»

ROMA. Un fuoco concentrico sul ministro dei Trasporti. Subito dopo la diffusione della notizia dell'ennesimo disastro ferroviario dell'era Burlando, dai palazzi della politica romana si è levato un coro di richieste di dimissioni, a guidarlo An e Forza Italia. Ma a puntare il dito contro il ministro non sono soltanto le forze di opposizione. Anche Fausto Bertinotti e i verdi hanno preso di mira il ministro. «Non voglio fare il corvo sulle sorti del ministro Burlando - ha detto il leader di Rifondazione comunista - ma è chiaro che il governo ha una responsabilità assoluta di trovare le cause e i responsabili di questi incidenti».

Così, mentre il ministro volava da Milano a Roma per poi correre in auto alla volta di Firenze, un'ondata di polemiche lo inseguiva da vicino. Le bordate più pesanti giunsero da An. «Quanti incidenti ancora, quanti morti e quanti feriti dovranno verificarsi prima che il Ministro Burlando metta a disposizione il suo mandato», chiede il Presidente dei senatori di An, Giulio Macerati. Il senatore Antonio Lisi, rimasto illeso nell'incidente, ha anche lui sollecitato le dimissioni di Burlando mentre una nota del gruppo di An di Palazzo Madama sottolinea: «È sempre più pericoloso viaggiare in treno. Quello di Firenze è solo l'ultimo di una lunghissima serie di incidenti che dimostrano inequivocabilmente lo stato delle nostre ferrovie. Per questo motivo se da una parte esprimiamo gioia per lo scampato pericolo per il nostro senatore Antonio Lisi che viaggiava insieme alla moglie e al figlio, dall'altra esprimiamo tutto il nostro sdegno per la vergognosa situazione delle Ferrovie, dove, ormai, prima di salire ogni viaggiatore deve raccomandarsi l'anima a Dio». Ma se le reazioni più dure vengono dalle opposizioni, da Forza Italia, dal Ccd e dal Cdu, quest'ultimo incidente ha fatto sollevare critiche anche sul fronte della maggioranza di governo. I verdi ad esempio lo dicono esplicitamente. «Ci aspettiamo dal ministro risposte concrete, decisioni, azioni ed iniziative. Altrimenti si incrinerebbe gravemente il rapporto di fiducia», ha detto il capogruppo Montecitorio.

Il governo e il ministro dei Trasporti Burlando hanno «la responsabilità assoluta di trovare le cause e i responsabili» di questa ennesima sciagura ferroviaria. Così Bertinotti - nel corso della trasmissione Maastricht Italia su Raitre - ha commentato l'incidente ferroviario di Firenze. Dopo aver espresso «la più totale solidarietà ai familiari di chi ha perso la vita, e ai feriti», Bertinotti ha innanzitutto inviato un messaggio al personale delle Ferrovie «perché non si senta colpevolizzato». «È poi intollerabile - ha aggiunto - che l'errore umano, che c'è in ogni situazione, non ab-

bia possibilità di essere corretto prima che avvenga il disastro». «Non voglio fare il corvo - ha concluso - sulle sorti del ministro Burlando, ma è chiaro che il governo ha una responsabilità assoluta nel trovare le cause e i responsabili di questi incidenti. Deve dire chiaramente al Parlamento e al Paese che, per esempio, progetti come quello dell'alta velocità sono stati devastanti e che si deve cambiare definitivamente rotta». Un pensiero alle vittime dell'incidente è venuto anche dal direttore generale di Confindustria Innocenzo Ci-poletta, presente alla trasmissione: «Ci sarà tempo per trovare le responsabilità, per il momento ogni speculazione è fuori luogo».

Ad auspicare che oggi il ministro sia in grado di dare alla camera risposte esaurienti sull'accaduto è anche il pidessino Claudio Petruccioli. «È un grave incidente ha detto il presidente della commissione Trasporti del Senato, ormai sembra quasi di assistere ad un rosario di incidenti. Non posso aggiungere altro anche perché proprio domani (oggi ndr) in commissione avremo l'audizione dei vertici delle Ferrovie nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza».

Contro Burlando tuona anche Bossi. «Non sono in grado di dire che cosa possa aver causato l'incidente ferroviario di questa sera, possono essere tante cose. Diciamo che c'è stata una serie di incidenti che arrivano alla fine di una mancanza di investimenti», ha detto il leader della Lega durante una trasmissione televisiva, rispondendo al giornalista che gli chiedeva un commento sull'incidente di Firenze. «Di certo è che con uno Stato così...» ha aggiunto Bossi - i cittadini non possono essere contenti. Tutto sta andando male per i cittadini non solo le ferrovie».

«Basta con le chiacchiere - ha affermato invece Rocco Buttiglione - Il Governo e il ministro Burlando devono chiarire agli italiani perché continuano a ripetersi fatti così terribili, e perché d'improvviso viaggiare in treno è diventato una scommessa con il destino». «Gli italiani - ha aggiunto il leader del Cdu - non possono attendere tempi lunghi, milioni di cittadini hanno in viaggio avendo la certezza che questo mezzo è sicuro». Buttiglione ha quindi affermato che «se il ministro Burlando e i vertici delle Ferrovie dello Stato non sono in grado, in tempi rapidi, di spiegarci il perché di queste tragedie si facciano da parte». Per Buttiglione, «le ferrovie dello Stato scontano sicuramente un ritardo. Ma - ha aggiunto - tanti episodi così ravvicinati nel tempo dimostrano, forse, che c'è anche un problema di direzione politica».



Il locomotore dopo l'incidente e i primi soccorsi

Press Photo/Ansa

Bloccati gli Eurostar 500: troppo bassa la tensione al di fuori della «direttissima»

Disagi e ritardi, l'Italia divisa in due Bus-navetta per superare il nodo di Firenze

Nella notte convogli ferroviari deviati su Pisa e Falconara

ROMA. L'Italia divisa a metà. La principale rete ferroviaria del nostro paese, la Roma-Milano, utilizzata da oltre il 60% dei treni, bloccata tra Firenze e Bologna, con l'energia elettrica sospesa a causa dell'incidente e ore e ore di ritardi e disagi per tutto il traffico ferroviario nazionale. Anche questo è stato l'effetto devastante del deragliamento dell'«Eurostar» alle porte di Firenze, alla stazione Castelfranco, una delle più moderne d'Italia. E per riattivare la circolazione ferroviaria sono stati definiti percorsi alternativi. Per i treni a lunga percorrenza, Intercity e Espresso, provenienti da Roma e diretti al nord deviaziono per la «via Tirrenica» Pisa-Genova-Milano, con un servizio di pullman da Firenze a Prato e una navetta assicurata tutta la notte

da treni regionali per i passeggeri diretti a Bologna. Percorso inverso per i treni che da Milano erano diretti a Roma, sempre via Genova-Pisa. Quelli già in viaggio verso il sud al momento dell'incidente sono stati instradati lungo la «tratta Adriatica» Bologna-Falconara-Ancona-Orte-Roma. I viaggiatori fermi alle stazioni fiorentine di Santa Maria Novella, Rifredi e Campo di Marte, diretti al nord, hanno raggiunto Bologna con pullman messi a disposizione dalla protezione civile.

Bloccati invece gli «Eurostar» modello Etr 500, perché la rete non era in grado di reggere la «tensione» necessaria. I passeggeri sono stati fatti trasbordare su altri convogli. Sono state queste le prime deci-

sioni prese dal comitato di crisi delle Fs, riunitosi quasi immediatamente, alle ore 21 e che ha visto al lavoro tutti i massimi responsabili dei diversi settori dell'azienda. A poche ore dall'incidente si sono lamentati pesanti ritardi dei treni provenienti da Roma e in arrivo a Milano. Nella notte si è lavorato per ripristinare la circolazione, prima su tre binari, poi per gli altri sette.

Attività frenetica per i dirigenti della centrale operativa della stazione centrale di Bologna, il principale snodo ferroviario italiano, impegnati a predisporre piani e percorsi alternativi per cercare di limitare i disagi provocati dall'incidente di Firenze ai passeggeri degli ultimi «Eurostar» della giornata e dei convogli notturni a lunga percorrenza.

Intanto i ritardi si sono fatti più consistenti, soprattutto per i treni in arrivo dal nord, e oscillano tra l'ora (i convogli provenienti da Milano) e le due ore (il treno da Basilea che sarebbe dovuto arrivare alle 21.55). Il traffico si è fatto intenso anche nelle due tratte alternative, quella Adriatica e quella Tirrenica. Questa mattina la situazione dovrebbe stabilizzarsi, assicurano i dirigenti Fs. Alla stazione di Roma Termini Roma si annunciano ritardi minimi di due ore. Ma sono destinati a crescere. «Il ritardo non è quantificabile, mi dispiace», rispondono gli addetti ai box informazioni della stazione ai viaggiatori in attesa di partire. Ma la gente nonostante tutto aspetta tranquilla.

Un anno nero Sui binari deragliamenti e incendi

L'incidente di ieri al Castello, nei pressi di Firenze, che ha coinvolto il pendolino Roma-Bergamo, si aggiunge alla lunga serie di incidenti ferroviari che stanno trasformando il 1998 in un «annus horribilis» per le Ferrovie. Eccone un riepilogo dei principali. 2 febbraio 1998: la motrice del treno regionale Varese-Milano deraglia alla stazione di Rho di prima mattina; il treno carico di pendolari finisce in una scarpata e il bilancio è di 23 feriti. 24 febbraio: scoppia vicino alla stazione di Trastevere a Roma il motore nel vagone di testa del treno regionale per Viterbo. Quattro i feriti. 2 marzo: tre incidenti nella stessa giornata. Nella stazione di Foggia un locomotore di manovra prende fuoco mentre traina altri due locomotori. Fuoco anche sulla linea Roma-Pescara, rimasta bloccata per alcune ore a causa delle fiamme sprigionatesi dal pantografo della motrice nella stazione di Scurcola-Marsicana. Nella stazione di Brindisi il fuoco invece aggredisce un carro in sosta, carico di materiale di risulta, causando l'interruzione della circolazione per circa un'ora.

9 marzo: un locomotore prende fuoco mentre trasporta nel deposito della stazione di Savona una ventina di vagoni passeggeri vuoti. Ferito in modo non grave il manovratore. A marzo nelle prime tre settimane sono nove gli incidenti a convogli in Liguria. 11 febbraio: un treno appena partito dalla stazione Termini di Roma diretto a Pisa si scontra con un locomotore che proviene in senso inverso sullo stesso binario, 25 i feriti.

Storace attacca il Tg1: la diretta solo un quarto d'ora dopo Mediaset

FIRENZE. «Ma dov'erano i giornalisti del servizio pubblico?» si è chiesto il presidente della Vigilanza Rai, Storace, a proposito del Tg1 delle 20, che ha aperto con l'incidente ferroviario, mandando però in onda per molti minuti la sola piantina del luogo dello scontro. «Solo dopo 16 minuti dal suo inizio - ha detto Storace - il principale tg pubblico ha cominciato a trasmettere immagini in diretta sulla tragedia. Il Tg5 ha trasmesso, fin dall'inizio, immagini in diretta per oltre 20 minuti. Sono sconcertato». Più tardi, Luigi Celli ha aggiunto. «Non sono abituato a parlare in termini di sfortuna e fortuna, anche se in questo caso va sottolineato che a poche centinaia di metri dal luogo dell'incidente il Tg5 aveva un'agenzia di service giornalistico che lavora per loro, mentre la sede Rai è da tutta un'altra parte. Ma se si vuole essere efficienti e stare sul mercato ha sottolineato il direttore generale Rai - si deve lavorare molto. E noi, evidentemente, dobbiamo farlo, accelerando anche le riflessioni sull'organizzazione del lavoro giornalistico». «La copertura televisiva dell'incidente di Firenze pone all'attenzione dei vertici Rai il problema dell'adeguamento dei mezzi tecnici», ha poi detto il segretario dell'Usigrai, Natale. «Per una efficace presenza del servizio pubblico non basta - ha aggiunto - l'immediata mobilitazione di una redazione, che c'è stata, se mancano le condizioni per attrezzare una diretta». È poi intervenuto il Cdr del Tg1: «Da anni i giornalisti del Tg1 della Rai chiedono all'azienda di rinnovare i mezzi tecnologici per reggere il confronto con la concorrenza».

Prima del disastro Burlando aveva dichiarato: «La rete italiana è ferma da settanta anni»

Il ministro aveva detto: «Ferrovie decrepite»

In questi due anni il governo ha rivisto il progetto dell'Alta Velocità, ora intende affrontare i ritardi.

MILANO. Il presidente del Consiglio Romano Prodi aveva detto senza mezzi termini che in fatto di infrastrutture l'Italia è in ritardo di mezzo secolo rispetto ai paesi più avanzati. Prendendo a sua volta la parola di fronte alla platea dei sindaci, dei presidenti delle regioni e degli imprenditori nel Nord interessato a un titolo al progetto della nuova linea ferroviaria transpadana da Torino a Trieste, il ministro dei trasporti Claudio Burlando è andato anche oltre. In fatto di ferrovie, ha detto, l'Italia è ferma da 70 anni. Nel dopoguerra si è ricostruito, riparando i danni dei bombardamenti. Ma la rete è rimasta la stessa.

In questa rete, ha detto l'amministratore delegato delle Ferrovie Giancarlo Cimoli, si raggiungono punte di saturazione impensabili: l'80 per cento del traffico si svolge sul 28 per cento delle linee. Sulla Milano-Bologna transitano 280 treni al giorno: uno ogni 5 minuti. Basta un contrattempo in qualsiasi punto della linea per provocare ritardi a ca-

tena. Eppure, anche in questa rete così intasata, l'82% dei treni veloci è arrivato nel 1997 a destinazione con ritardi entro i 5 minuti.

Mettere mano alla modernizzazione di questa infrastruttura è quindi vitale. Ma non a qualsiasi costo. In questi due anni, ha spiegato Burlando, il governo ha rivisto drasticamente il progetto dell'Alta Velocità. Intanto mettendo ordine nella struttura societaria, e poi rivedendolo alla luce della necessità del trasporto merci e del raccordo con le infrastrutture stradali e portuali, al servizio dell'Italia che produce e lavora.

Sugli assetti proprietari, ha detto senza giri di parole il ministro, parlando nella sala dell'organizzazione imprenditoriale milanese, ci hanno raccontato un sacco di cose non vere. Ci hanno detto che c'erano dei privati pronti a investire per il 60%, lasciando allo stato il 40. Ma era falso. «Quando siamo andati a verificare, abbiamo visti che le garanzie che lo stato doveva dare ai privati

erano tali che l'intero rischio dell'impresa ricadeva in realtà sulla mano pubblica.

Non si tratta ora di ipotizzare una rete di élite, con pochi snodi, ha precisato, rispondendo anche alla contestazione di un gruppetto di verdi e di militanti di Rifondazione, ma di costruire una autentica alternativa al trasporto su gomma. Una alternativa dettata anche dagli ostacoli frapposti dai paesi confinanti (a cominciare dalla Svizzera e dall'Austria) al transito dei Tir sul loro territorio. Se non riusciremo a instradare su rotaia quelle merci, l'Italia diventerà un'isola. Tanto più ora che i porti hanno un enorme sviluppo. Basti pensare a Genova, dove arrivano 1 milione e 200.000 container l'anno; di questi ben 900.000 sono avviati a destinazione su gomma, con tutto quello che ne consegue in fatto di inquinamento, di traffico e di sicurezza.

Di fronte a questo imponente ritardo, ha detto Burlando, il governo ha deciso di stabilire alcune priorità,

per intervenire intanto sui punti di maggiore criticità. Le priorità riguardano il quadruplicamento della linea Torino-Milano, della Milano-Brescia e della Padova-Mestre, il cui progetto tecnico potrà essere completato entro quest'anno. In secondo tempo si affronterà il tratto tra Trieste e Ronchi Sud, il valico sulla Milano-Genova (visto che la linea attuale presenta pendenze incompatibili con il traffico merci) e il raddoppio sulla Genova-Ventimiglia. «Alcuni, dice Burlando, quando parlo di questo problema mi accusano di curarmi eccessivamente del mio collegio elettorale. Ma è possibile che i collegamenti tra l'Italia e la Francia lungo una costa così importante e trafficata siano assicurati da un unico binario?».

Infine, la Malpensa. Senza adeguati collegamenti ferroviari e stradali lo scalo, il cui ampliamento è costato 2.000 miliardi, resterà di fatto inutilizzabile.

Dario Venegoni

Il Milano-Varese

Deragliò per la velocità

MILANO. Il treno deragliò perché aveva imboccato uno scambio a velocità doppia rispetto a quella prevista dalla tabella di marcia. È questa la ricostruzione tecnica, secondo la procura di Milano, dell'incidente ferroviario avvenuto il 2 febbraio scorso nei pressi della stazione Certosa, a pochissimi chilometri da Milano. Quella mattina il treno proveniente da Varese uscì dai binari e nell'incidente rimasero ferite 37 persone. Feriti anche i due macchinisti (oggi indagati per disastro ferroviario colposo), rimasti intrappolati nella locomotiva. L'inchiesta giudiziaria non è ancora conclusa, ma il pm Marco Maiga e la polizia ferroviaria hanno ritenuto di rendere noto quanto è stato finora ricostruito. «Sappiamo che la velocità è stata la causa dell'incidente - spiega il magistrato - ma dobbiamo ancora stabilire per quale motivo il treno procedeva a quella velocità, cioè 125 chilometri all'ora, rispetto ai 60 previsti». L'ipotesi investigativa è sostanzialmente fondata sull'errore umano.