



Mercoledì 25 marzo 1998

6 l'Unità

LO SFASCIO DELLE FERROVIE



Il maltempo ha creato enormi difficoltà agli automobilisti. I milanesi hanno preferito spostarsi in aereo

E l'Italia resta bloccata

Pesantissimi ritardi sulle linee ferroviarie, solo stanotte finirà l'emergenza
Giornata da incubo anche sulle strade innevate: 19 chilometri di coda sull'A1

ROMA. Tra la morsa del gelo, le abbondanti nevicate che si sono abbattute sul tratto appenninico e la rete ferroviaria ancora sotto choc per il drammatico incidente dell'"Eurostar" è stata proprio una giornata da incubo per chi ieri si è messo in viaggio, soprattutto al centro Italia.

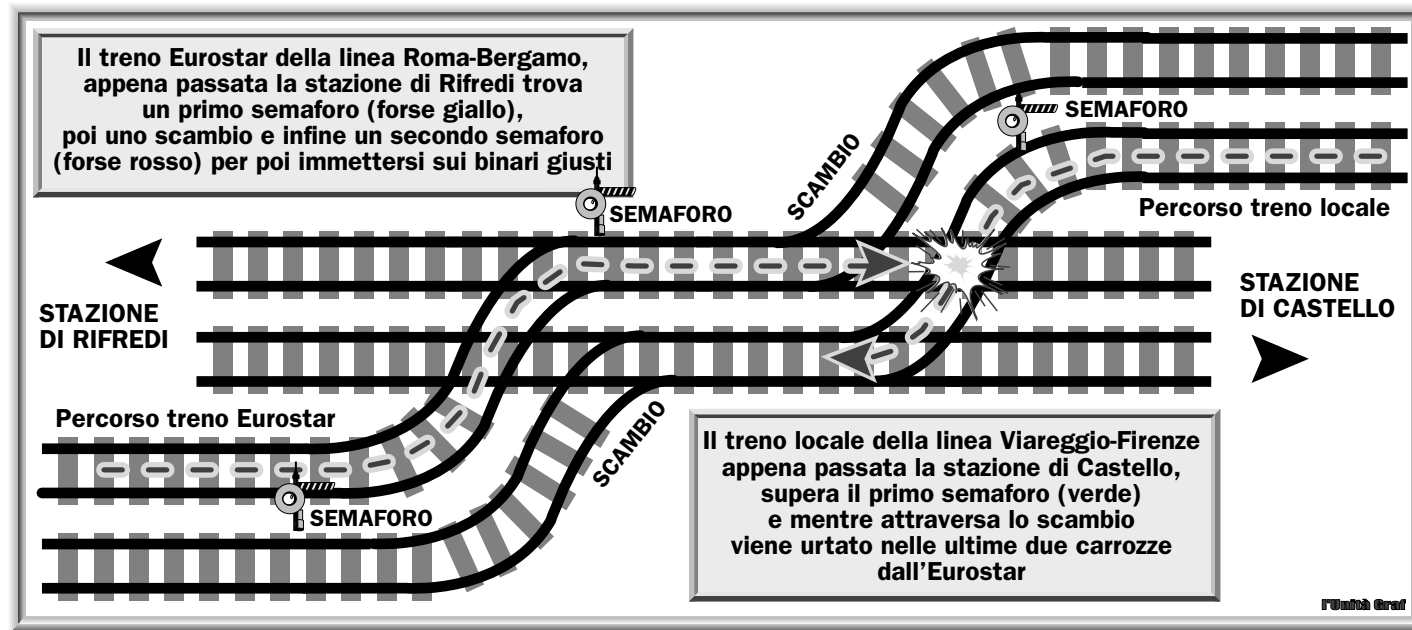
Dopo l'incidente di ieri, fervono i lavori sulla Direttissima Milano-Roma all'altezza della stazione di Castello, a pochi chilometri da Firenze. Dopo le autorizzazioni del magistrato, si è iniziata la difficile opera di rimozione delle carrozze incidentate che bloccano la linea. Nella mattinata di ieri è stata tranciata la linea elettrica, per consentire alle gru di giungere sul posto e rimuovere le vetture deragliate. Così alle 6 è stata riaperta una "bretella" che ha consentito il passaggio di alcuni treni sulla Roma-Milano. Il ripristino totale della linea, secondo le Ferrovie, dovrebbe realizzarsi entro questa mattina. Intanto, con molte difficoltà è stato riattivato il traffico degli "Eurostar" proprio lungo la Milano-Roma. I convogli devono per passare il tratto interessato dall'incidente. Queste deviazioni comportano un ritardo di 40-60 minuti. Ritardi più pesanti dalle 2 alle 3 ore, invece, per Intercity, Eurocity ed Expressi che, a seconda dei tragitti, vengono deviati lungo la dorsale "Adriatica" o "Tirrenica". Sono stati 8 i treni soppressi.

Le Ferrovie informano che nessun

supplemento sarà dovuto per chi viaggia sui treni Eurostar, Intercity ed Eurocity fino al completo ripristino della linea Firenze-Bologna ed alla normalizzazione del traffico. Mentre verrà restituito l'importo del prezzo pagato, con un bonus di pari valore, a coloro che lunedì notte hanno subito ritardi sui treni il cui percorso comprende la tratta Firenze-Bologna.

Ma per chi si è messo in viaggio in macchina, scelta obbligata per chi voleva passare il «nodo» di Firenze, la situazione è stata drammatica. Questa volta per colpa dell'improvviso abbassamento della temperatura, per la neve e per il ghiaccio che hanno determinato numerosi incidenti.

La situazione più grave si è registrata sul tratto appenninico della A/1, tra Roncobellaccio e Rivegiglio: in direzione nord la coda dei veicoli ha raggiunto i 19 chilometri, un'emergenza superata soltanto nel primo pomeriggio. Ma anche nel senso opposto, tra Sasso Marconi e Pian del Voglio, vi sono stati rallentamenti. La Società autostrade ha consigliato per lunghe ore di evitare quel tratto della A/1. Sempre sull'autostrada del Sole, chi veniva da Napoli è stato obbligato ad uscire per gran parte della giornata al casello di Cassino per consentire ai mezzi di pulire la strada. Il Cis ha segnalato numerosi incidenti, per fortuna nessuno grave, causati soprattutto da mezzi pesanti messi di traverso a causa del nevischio, co-



me sulla statale 77, nel tratto che collega Muccia, nelle Marche, con Colfiorito e le altre località umbre terremotate. Imbiancate e rimaste momentaneamente bloccate anche la A/24 Roma-Teramo, la A/25 Torano-Pescara. Rallentamenti al traffico, ancora sulla A/1, in Campania, tra Capriano e Caianiello. Investita da una fitta nevica anche la A/16, nel tratto tra Avellino ovest e Candela. Neve e nevischio hanno creato difficoltà al

traffico un po' in tutto il Lazio. Al nord, i disagi principali si sono avuti sull'autostrada A/4 Torino-Milano: nei pressi di Santhià (Vercelli). Tante difficoltà, ma non tali da invogliare ad utilizzare l'aereo. Con l'eccezione di Linate a Milano, dove i passeggeri sono aumentati del 10,5%, la situazione è rimasta normale negli altri scali.

Roberto Monteforte



L'incidente alla stazione di Castello

bilità di viaggiare a 180 chilometri all'ora, giallo (110 chilometri) oppure rosso (andatura lenta e frenata fino all'arresto). In più la ripetizione avverte della deviazione sugli scambi e del momento in cui il treno viaggia in assenza di codice». Con gli scambi, infatti, le frequenze subiscono una interruzione e questa avviene proprio al momento della deviazione per poi riprendere immediatamente dopo. Il macchinista a questo punto deve basare le proprie manovre sul segnale precedente. Lunedì sera il segnale di via era verde oppure giallo? La ripetizione in macchina prevede altri dispositivi di sicurezza: se il codice «scala», ossia passa dal verde al giallo al

rosso il macchinista deve premere un pulsante luminoso (riconoscimento), pena l'arresto del treno. Un altro pulsante va premuto prima della deviazione (preconoscimento) e un altro ancora se dopo la deviazione il codice reinserito segnala l'avvicinarsi di un segnale rosso. Se il macchinista non compie queste manovre il treno si ferma. Ma non di colpo, molto dipende dalla velocità a cui è lanciato. Tutto sta quindi a verificare che cosa è accaduto tra il momento del passaggio dell'Eurostar in assenza codice e il momento in cui il codice è stato riacquisito.

Susanna Cressati

Fuori pericolo i feriti più gravi

FIRENZE. I due feriti più gravi dell'incidente ferroviario di Castello, ricoverati nel complesso ospedaliero di Careggi, non sono in pericolo di vita. Per i due feriti, Elisabetta Madarena, 38 anni, residente a Prato, e per Claudio Santini, 61 anni, presidente dell'Ordine dei giornalisti dell'Emilia Romagna, sarebbe scongiurato anche il pericolo di gravi danni alla mobilità, dopo che entrambi avevano riportato lesioni vertebrali nello scontro tra i due treni. La prognosi è dunque favorevole per tutti e due, ha detto Trianni, sia per quanto riguarda la vita, sia per quanto riguarda la validità fisica nel suo complesso, salvo eventuali complicazioni. In tutto restano ricoverate sette persone.

Le dichiarazioni al pm di Paolo Sini, uno dei conducenti dell'Eurostar La difesa dei macchinisti «Il nostro semaforo era verde» Nel segnale (forse giallo) la chiave dell'inchiesta

DALLA REDAZIONE

FIRENZE. La tramontana scende tagliente da Monte Morello. Le palazzine di Castello, ultima propaggine fiorentina verso nord, sembrano rabbrivire sotto la sferza gelata. Tappata in casa, sorpresa da questo inverno tardivo e dopo una notte quasi insonne, la gente guarda dalla finestra il brulicare degli uomini in divisa e in tuta che hanno invaso la ferrovia nel tratto dove l'altra sera un Eurostar a ruota libera ha speronato un treno locale avviato pacificamente, ignaro del rischio, verso l'ultima fermata. I vagoni sono ancora lì, carrozze squarciate, mostruose ruote all'aria, rottami dappertutto. La massicciata porta i segni di una nottata convulsa. Sono già arrivate due grandi gru (in tarda mattinata ne arriverà un'altra ancora più possente) per tirar su i rottami, sistemare le carrozze sui carrelli e sgombrare le rotaie. Si tagliano i fili della tensione per far lavorare le lunghe antenne gialle. Dopo il nulla osta del magistrato le operazioni di ripri-

stino della linea sono cominciate. Per tutta la giornata dirigenti delle Ferrovie restano sul campo, ma niente trapela circa le cause presunte dell'incidente.

«Il semaforo era verde», ha detto ieri al proprio avvocato Paolo Sini, macchinista dell'Eurostar. Quello del segnale con cui il treno veloce ha cominciato la sua corsa dalla stazione di Rifredi verso Castello è il punto decisivo dell'intera inchiesta. Il treno infatti potrebbe essere partito con il semaforo giallo, che significa che il segnale successivo potrebbe essere rosso e quindi imporre dopo poche centinaia di metri l'arresto del convoglio. Nilo Sani, un macchinista che lavora proprio nello stesso turno maledetto, conosce ogni metro della stretta Castello-Rifredi, l'unico tratto a due binari della Firenze-Prato, dove i treni fanno le acrobazie per potersi infilare nei giusti itinerari. È lui che ci racconta quali manovre sono necessarie in quel tratto.

IL REPORTAGE

Rassegnazione e rabbia tra i passeggeri costretti a trasbordi e attese

Un viaggio da incubo nella notte del disastro

L'ufficio informazioni che sbarrò le porte e poi l'odissea da Bologna a Firenze ammassati su carrozze del tutto inadeguate.

DALL'INVIATO

PRATO. Sono rassegnati più che arrabbiati; nei loro volti sfatti dalla stanchezza si legge più lo sconforto che la voglia di reagire. Sono gli italiani del treno, quelli che - nella notte fra lunedì e martedì - la casualità ha lasciato a metà strada in un'Italia spezzata in due.

Stazione di Bologna. Da poco più di un'ora il sistema ferroviario ha fatto tilt: l'ennesimo incidente ha bloccato la linea che collega Bologna con Firenze, l'unica strada che porta dal nord al sud del Paese. I treni che arrivano da Milano, da Verona, da Torino, se ne stanno parcheggiati, uno a fianco dell'altro. Ripartire? Chissà...

Sul grande tabellone luminoso compaiono scritte via via più allarmanti: ritardo di 40 minuti; ritardo di un'ora; ritardo indefinito. Uno dopo l'altro i convogli vengono cancellati, come con un colpo di gomma. Chi deve proseguire per Firenze, Roma, Napoli cerca di trovare una speranza all'ufficio informazioni dove due ad-

dette, respinto l'ennesimo assalto, sbarrano le porte automatiche. «Non sappiamo cosa dirvi». Le ferrovie sono in ginocchio. Nessuno è in grado di dire se, e quando, si potrà ripartire. Dall'interno di un Eurostar fermo sul quarto binario un cinquantenne brizzolato si sbaccia e perde la calma con il primo ferroviere che gli capita a tiro. «Ma allora, cosa devo fare? Me lo dica... me lo dica, porca... Devo stare qui ad aspettare. E quanto? E cosa?».

Il ferroviere lo guarda in faccia e, sconsolato, allarga le braccia. Sono già le 21.10 quando arriva un'informazione ufficiale: «Dal binario uno est è in partenza un treno locale per Prato. Poi si proseguirà in pullman per Firenze». È il primo tentativo di bypassare il blocco, il primo segnale di reazione delle Fs. La lunga odissea

per attraversare l'Italia ha inizio.

Il «mitico» locale assomiglia tanto ad una tradotta per il far west: sei vagoni vecchio stile, di quelli oramai in servizio solo nelle linee di «serie 2». Là dove tutti i giorni saliranno si e no venti passeggeri ne vengono ammucchiati cento, e poi duecento, e poi... fino all'inverosimile. In fondo, quella è l'unica «via di fuga» per rispettabili cummenda, mamme con i bambini, soldati di leva. Anche una suora non lesina, per farsi largo, un paio di spintoni bene assetati. Di ferroviere... nemmeno l'ombra. Un agente della Polfer si sbaccia: «Fra un po' ce ne sarà un altro. Almeno credo. Non spingete». Poi, ras-

segnato, si siede in disparte a guardare. E la gente continua a salire. Se non si prova è difficile immaginare in quanti ci si possa stipare in un vagone

ferroviario: in sedici accalcati nell'ingresso di uno scompartimento, stretti in mezzo a due porte e soffietto. Su per l'Appennino toscano-emiliano c'è tutta l'Italia dei viaggiatori in treno: una mamma con una bimba che avrà al massimo quattro anni e che sta seduta, spaventata, su una grossa valigia di plastica; una famiglia di Milano con biglietto Eurostar; un gruppetto di «rave»; una studentessa di architettura di Trento; due albanesi. Impossibile per tutti muovere anche un solo piede. È già stato molto, in stazione, difendere la postazione dall'attacco di una ragazza con a tracolla un enorme violoncello. E qui che la rassegnazione e lo sconforto vengono a galla, prepotenti e mischiati ad una rabbia difficile da smaltire. «Siamo rimasti fermi sul Pendolino in una stazione che si chiama San Ruffillo (prima periferia di Bologna Ndr); nessuno ci ha detto niente. I conduttori sono scomparsi; le porte erano bloccate. E dire che questo viaggio mi costa come in aereo».

«Le ferrovie: ecco cosa sono le fer-

rovie. E quel ministro lì, con quella faccia sempre uguale, con quella flemma fuori luogo...».

«Questo è un disastro. Lo dica, lei che può: si devono vergognare, lo scriva sul giornale».

La tradotta carrobestiame ferma in ogni stazione, in ogni paesino. E ogni stop è una sofferenza: un soscosone tremolando, con le valigie che sbattono sulle caviglie e le porte che faticano ad aprirsi tanta è la ressa all'interno. L'aria è oramai irrespirabile, un mix di sudore e puzza di ferro dei freni. «Avrei piacere che fosse qui con noi, questa sera, il signor ministro Burlando».

«Ma in fondo, poi, non è neppure colpa sua. I Pendolini sono inadatti per le nostre linee; è come far correre delle Ferrari su una pista per gocat».

«E Necci? E tutte quelle storie sporche sull'alta velocità?».

«Qui la politica non c'entra. Però, da quando hanno deciso di usare il pugno di ferro succedono delle cose strane. Troppa. È ora che chi sbaglia paghi, altro che storie».

Un pendolare si fa largo a spallate. La sua odissea è finita. «Due ore e mezzo per fare 40 chilometri. Che gli venga un... attenti». Sono le 22.35 quando si arriva a Prato. La stazione è chiusa; deserta; sigillata. Di ferroviere, in giro, neanche l'ombra. La massa umana si muove come un fiume in piena fino al piazzale dove sono parcheggiate cinque carrozze. È l'assalto alla diligenza. A qualcuno scappa la pazienza. Volano le spinte. Arrivano anche i carabinieri per calmare gli animi. Piove a dirotto. Zuppi d'acqua, con le valigie annegate nelle

Indagati i conducenti dei due treni «Atto dovuto»

FIRENZE. Un «tragico appuntamento» fra due treni che non avrebbero dovuto nemmeno sfiorarsi. È successo questo alle 18.53 di lunedì fra le stazioni di Firenze-Rifredi e Castello quando il pendolino diretto a Bergamo ha speronato il locale Viareggio-Firenze. «Entrambi i convogli spiega il pm Alessandro Nencini, il magistrato incaricato dell'inchiesta - erano nel luogo dove dovevano essere. Uno però c'è arrivato troppo presto: il Pendolino si è presentato in anticipo nel punto dell'impatto, quando il treno regionale non era ancora completamente sfilato». Il magistrato però non si sbottona. «Perché era lì, in quel momento e a quella velocità, è da accertare. Può essere per un errore umano, ma è un'ipotesi. Certo non per un errore nel sistema complessivo, visto che passano ogni giorno decine di treni senza scontri». E aggiunge: «Che cosa è successo con esattezza lo potrà dire solo tra qualche tempo sulla base delle consulenze. Nella notata abbiamo acquisito tutti gli elementi che si potevano raccogliere e che potevano andare perduti, abbiamo compiuto tutti gli atti urgenti, come acquisire i sistemi di registrazione sui treni e dalla stazione. E poi abbiamo pensato a riattivare la linea ferroviaria che rischiava di dividere il paese in due».

E i quattro macchinisti? È loro la responsabilità? «I macchinisti - risponde Nencini - sono indagati per omicidio colposo e disastro ferroviario. È un atto dovuto, perché delle persone che possono finire sotto processo devono avere il diritto di non rispondere. Devo dire che, pur nello shock in cui erano, hanno fatto di tutto per dare chiarimenti e spiegazioni. Non hanno detto tutti la stessa cosa perché erano su due treni diversi e hanno visto cosa è accaduto da due punti di vista diversi. In ogni modo com'era il segnale lo sapremo con certezza, con le consulenze. Ora i due treni sono sotto sequestro. Faremo tutto il possibile per accertare i fatti. La legge ci obbliga a sei mesi di indagine. Penso possano bastare per l'accertamento della verità».

Giulia Baldi

Fabio Bellini

