



Da verde a rosso senza passare per il giallo: i conducenti si rifiutano di proseguire. Pendolino fermo ad Arezzo. Una perizia per l'incidente di Firenze

# Semafori sotto inchiesta

## Guasto a Milano: i macchinisti bloccano un Eurocity

FIRENZE. Il semaforo verde di colpo è diventato rosso, senza passare per il giallo. I macchinisti del treno hanno avuto paura, hanno bloccato il convoglio e chiesto di essere sostituiti. È successo ieri alla stazione di Milano-Lambrate. L'episodio è stato confermato dalla Ferrovie. Probabilmente il cambio di colore del semaforo è stato causato da un calo di tensione nella rete di alimentazione. C'è un collegamento con le modalità dell'incidente dell'altro ieri di Firenze? Intanto il pm toscano Alessandro Nencini comincia a mettere i primi punti fermi sul disastro ferroviario di lunedì: «Allo Stato attuale non ci sono elementi obiettivi per ritenere che ci sia stato un guasto al treno, o un guasto alla rete ferroviaria». E nemmeno un virus. E mentre arriva la notizia di Milano e quella di un altro Eurostar bloccato ad Arezzo per un guasto - si fa corposa l'ipotesi dell'errore umano di uno dei quattro macchinisti indagati per disastro ferroviario e omicidio colposo. Sono Paolo Sini - che ieri ha ricevuto la visita del capo storico del Comu Ezio Gallori - e Michele Faralli (sul pendolino) e Giuliano Giovannini e Mauro Bonini, sul regionale. «Ciò non significa - aggiunge il magistrato - che un domani possano emergere cose di questo genere». Lo si saprà quando tutte le tessere di questo mosaico saranno al loro posto. Per farlo, il pm ha deciso di chiedere un incidente probatorio per affidare una perizia che chiarirà come avrebbe dovuto essere la viabilità ferroviaria nel punto dell'incidente, perché non ha funzionato e, infine, la dinamica dell'incidente. «La scelta - spiega il pm - è dovuta a tre fattori. Il primo è che il genere degli accertamenti che andremo a fare devono essere considerati irripetibili. Quando andremo a toccare i locomotori, le carrozze, lo stato anteriore non si riprodurrà più. La seconda è che in un processo di questo genere è giusto che gli accertamenti vengano svolti nel più ampio contraddittorio possibile. Tutti i soggetti che hanno una veste nel processo possono esercitare i diritti fin da subito. Terzo: perizie di questo genere hanno un costo elevato, mi sembrerebbe considerato farne più di una».

Difficile comunque pensare che ci sia stata luce verde per entrambi i treni: «È matematicamente impossibile, dice Nencini. Siccome la rete è tarata, il blocco avrebbe dovuto essere di carattere generale e avremmo avuto il problema su altre decine di convogli (in quel tratto passa un treno ogni due minuti di giorno e uno ogni cinque minuti di notte) e sarebbe stata una tragedia immane. Il sistema era funzionante. È uno dei punti fermi dell'indagine. E se non c'era guasto i due convogli non potevano, entrambi, avere via libera». Poi c'è il semaforo per il pendolino che è prima in giallo e poi verde: «Dopo il giallo viene il rosso per forza - spiega il magistrato - ma il discorso è parzialmente diverso. Lì il giallo indica che il prossimo semaforo sarà rosso. Il che però non significa che lo sia necessariamente. C'è la probabilità che sia rosso ma mentre il convoglio si avvicina la situazione potrebbe modificarsi. Per esempio: se interviene una modifica-

zione sulla ferrovia perché un palo va di sotto, sicuramente il prossimo semaforo sarà rosso. Se però il rosso dipende da un treno che sfilava, se nel tempo di avvicinamento del convoglio il treno è già sfilato, il sistema dà via libera. Quindi giallo significa procedere piano, per avere il tempo di frenare e di avvicinarsi al punto che potrebbe essere trovato libero».

Un altro nodo da sciogliere è il funzionamento del sistema di protezione semi-automatico. «Ci deve essere un punto preciso - e c'è - in cui viene riattivato il sistema perché non ci sono più disturbi e il treno deve riprendere velocità. Se in questo punto non è stato reinserito... Non lo so. L'incidente è avvenuto dopo più di un chilometro. Comunque c'è un indicatore sulla ferrovia che indica il punto esatto in cui il macchinista deve operare. E c'è una luce dentro la macchina che lui deve schiacciare per confermare». E il macchinista del pendolino l'ha schiacciato? «Non si sa. E se lo ha premuto e non ha funzionato? Oppure se non lo ha premuto? Se lo ha premuto, non ha funzionato, e non ha guardato fuori dal finestrino? Lo saprà dopo la perizia sul grafico».

L'Eurostar comunque andava a 80 all'ora... Nencini non si sbottona. «Non lo so. E in teoria potrebbe essere un dato irrilevante: se il segnale era verde il macchinista poteva andare anche a 140. Certo uno scontro a 30 all'ora non produce il trascinarsi della massa del pendolino per oltre 200 metri».



La gru durante la rimozione di una carrozza del Pendolino deragliato a Firenze.

Press Photo/Ansa

## «Guasti tecnici? Voglio vedere» E il 1° aprile macchinisti in sciopero

Cimoli a «Porta a Porta»: quanti drammi, le Ferrovie funzionano

Giulia Baldi

### Veltroni: «Non sosteniamo l'Alta velocità al buio»

«L'Alta velocità non è sostenuta dal governo al buio, ma sulla base di una rinnovata ed attenta valutazione delle condizioni di fattibilità e delle esigenze di trasparenza». Lo ha affermato il vicepresidente del Consiglio, Walter Veltroni, durante il question time a Montecitorio. Veltroni ha risposto ad un'interrogazione al capogruppo del Ccd, Carlo Giovanardi, in cui veniva chiesto se il governo non ritenesse «opportuna» una pausa di riflessione per «rivedere alla radice il progetto Tav». Veltroni, dopo aver ricordato l'incidente di Firenze, ha sottolineato che «è del tutto evidente l'inefficienza e la congestione del nostro sistema nei tratti più rilevanti» e ha aggiunto che «questo stato di cose è alla radice della scelta del governo di portare avanti il progetto di quadruplicamento». Progetto che «resta urgente e dovrà essere compatibile con la tutela dell'ambiente e con un maggiore sfruttamento della rotaia per il trasporto merci». Dopo un'analisi tecnica sul progetto, fatta dai ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente, ha spiegato Veltroni, «sono scaturite sostanziali conferme per la tratta Torino-Milano-Napoli, mentre è emersa la necessità di nuovi approfondimenti per le tratte Milano-Venezia e Genova-Milano. Su queste ultime il governo ritiene prioritaria l'attuazione delle tratte Milano-Brescia, Padova-Mestre e del terzo valico». «Dal punto di vista giuridico-economico - ha aggiunto Veltroni - è stato riesaminato il progetto dell'Alta velocità e si è rilevato che la partnership tra capitale pubblico e capitale privato, così come era stata costruita, ribaltava sul primo l'onere dell'iniziativa sia per il pieno accollo di ogni rischio di impresa da parte dello Stato, sia perché l'equilibrio economico della Tav, una volta in esercizio, sarebbe stato realizzato addossando gli oneri sulle Ferrovie. Si è perciò provveduto - ha spiegato il vicepresidente del Consiglio - a rivedere il progetto».

### DIETRO LE QUINTE

Guerra aperta tra Ppi e l'amministratore delegato Cimoli: ormai inevitabile il siluramento

## Scettici i dirigenti: «Gli stranieri? Vengano pure...»

I commenti raccolti nella sede delle Fs dopo la proposta del ministro Burlando: «Altro che analisti, qui serve soltanto gente che lavori».

ROMA. Una doccia fredda dopo l'altra. Non c'è pace per le centinaia di abitanti di Villa Patrizi, sede delle Fs. Come non c'è pace per le Fs. Incidenti a ripetizione, crollo della fiducia dei cittadini per un mezzo, il treno, considerato da sempre come il più sicuro e vertici aziendali un settimana si e l'altra pure nell'occhio del ciclone. Non sono bastati l'azzerramento del consiglio d'Amministrazione e la nomina di un nuovo presidente per placare la bufera intorno a piazza della Croce Rossa. Martedì nell'aula della Camera il ministro Burlando non ha avuto tenneamenti: la sequenza di incidenti non si spiega con l'errore umano o la casualità. C'è dell'altro, nel profondo del corpo dell'azienda. E visto che l'azienda non è in grado da sola di diagnosticare il proprio male, si chiama a consulto un pool di esperti internazionali e si compia un attento e approfondito check up.

Ma è successo anche di più durante il dibattito parlamentare. E cioè che Domenico Tuccillo, membro della Commissione trasporti per il Partito Popolare, abbia usato toni insolitamente duri nei confronti dell'amministratore delegato delle Fs, Giancarlo Cimoli, parlando addirittura di «faccia tosta», di dubbi sui licenziamenti dei ferrovieri e l'azzerramento del consiglio d'Amministrazione: «Non si sono individuate le responsabilità vere». Insomma tra Cimoli e Ppi, pare di capire, la guerra è aperta. E i giudizi espressi in aula sullo stato delle ferrovie italiane devono aver suonato come tanti campanelli d'allarme per il vertice dell'azienda. Tanto che si comincia a dare per inevitabile un siluramento dell'amministratore delegato dopo la presentazione del bilancio del 1997.

Come sempre, da Villa Patrizi le reazioni arrivano smorzate: prendono più la foma dello scet-

ticismo, dell'incredulità piuttosto che della polemica vera e propria. Anche perché non è facile decrittare integralmente l'idea del ministro. «Siamo sereni - fanno sapere - vengano pure questi esperti dall'estero, le ferrovie sono un libro aperto. Una mano in più è sempre utile».

«Ma quali stranieri - replica uno dei responsabili del sindacato dirigenti - bastano gli italiani, a lavorare però, non a studiare. Stiamo cercando gente che lavori, altro che analisti». Qualcuno è più esplicito: «Se gli esperti arrivano per dare un contributo all'azienda, ben vengano. Se invece si tratta di un commissariamento mascherato, allora meglio la chiarezza. Nominino un nuovo amministratore delegato e nuovi vertici». In fondo, è più tranquillo pensare che gli esperti si occuperanno solo di macchinisti, capi reparto e quadri tecnici. Che analizzeranno la struttura di formazione delle Fs per migliorarne

l'aspetto umano, oltre che professionale. Ma è credibile che si metta in campo un trust di cervelli solo per riscrivere i manuali di guida? «Il giudizio del ministro è stato netto. - questa l'impressione di un altro dirigente - L'azienda non è in grado di autorganizzarsi, di cambiare un modello troppo centralistico e burocratico. Possibile che quando i dirigenti delle Asa (le strutture operative delle Ferrovie, n.d.r.) chiedono di poter promuovere figure indispensabili, perché spesso succede che un dirigente abbia anche tre, quattro incarichi, la risposta della direzione generale sia, implacabilmente «prima devi pensionare un altro?». Ormai siamo all'ossessione per i conti, senza considerare che molte persone sono troppo preziose per perderle. Allora mi sembra più plausibile pensare che l'intervento straniero venga chiesto per studiare il processo di separazione, di spaccettamento delle Ferrovie

imposto dalla liberalizzazione europea».

«O è una fuga in avanti - commentano ancora - o è un commissariamento delle Fs. Una fuga in avanti per uscire da una situazione difficilissima, facendo capire che in Italia non c'è niente di meglio e allora bisogna andare in Europa o in Giappone. Io invece penso che bastino due, tre bravi dirigenti interni, quelli formati alla scuola dei ferrovieri, per capire cosa sta succedendo e mettere le cose a posto». Oppure è un segnale rosso per Cimoli, l'ultima fermata. «Semplicemente non funziona - dice un'ultima voce da Villa Patrizi - mi sembra una scelta da ultima spiaggia». E spiega che quella dei super esperti è una via impervia e soprattutto lunga, non una strada maestra per arrivare con rapidità al cuore del problema. Chi arriva da fuori deve innanzitutto capire la realtà italiana, i meccanismi istituzionali che hanno portato all'azienda at-

tuale. Il confronto con i colleghi degli altri paesi è continuo e costante: in tutta Europa è in atto una revisione strategica delle ferrovie. «Ma gli altri - conclude - hanno prima varato vere e proprie leggi di riforma approvate dal Parlamento. In Germania hanno addirittura cambiato la Costituzione. Non bisogna confondere piani distinti: uno è quello dell'organizzazione gestionale del servizio. Richiedono tipi di intervento e competenze diverse».

Sarà l'ultima doccia fredda, quella degli esperti stranieri? O si rivelerà un piacevole bagno caldo, una mano santa per aiutare le ferrovie ad uscire dal caos? A Villa Patrizi, vertici compresi, aspettano di saperne di più.

Morena Pivetti

## Verso la normalità E riapre il nodo ferroviario

DALLA REDAZIONE

FIRENZE. Un'altra giornata di passione nel nodo ferroviario fiorentino, strategico per i collegamenti nord-sud. Le squadre di tecnici, operai e vigili del fuoco impegnate su tre turni giornalieri hanno completato solo verso mezzanotte lo sgombero dei rottami dei due treni che lunedì sera si sono scontrati nei pressi della stazione di Castello, a nord di Firenze, causando un morto e una trentina di feriti. Il ritorno se non proprio alla normalità almeno ad una condizione accettabile della circolazione ferroviaria è rimandato quindi ad oggi, salvo inconvenienti.

Questo nonostante il lavoro ininterrotto degli uomini e nonostante l'abilità dei gruisti della Caf, la cooperativa che ha portato sulla massicciata di Castello le sue enormi gru, le stesse che intervennero dopo il terremoto ad Assisi e a Foligno. A Firenze, come ad Assisi per l'ingabbatura del timpano della cattedrale, alla guida della «Demag» pesante 84 tonnellate e capace di sollevare 300 c'è l'ospesalista Siro Giuliani, che ieri è riuscito a rimettere con precisione millimetrica sui binari il locomotore deragliato. «È stato più difficile intervenire a Castello - dice Daniele Innesti, presidente della cooperativa - che in Umbria. Lì avevamo paura delle scosse sismiche, qui il rischio di un errore ci ha fatto procedere con estrema cautela anche per le difficoltà ambientali, linee elettriche, pali, impedimenti tecnici».

I tecnici delle Ferrovie sarebbero soddisfatti se le operazioni di sgombero venissero completate entro 40 ore circa dal nulla osta del magistrato intervenuto dopo il disastro. Salvo imprevisti i due binari di corsa potranno tornare agibili questa mattina e la circolazione potrebbe quindi riprendere, sia pure a scartamento ridotto.

Ieri invece, ancora disagi per i viaggiatori. Alcuni Eurostar sono stati intralciati al bivio delle Cascine, accumulando inevitabili ritardi, altri sono stati addirittura soppressi per non ingolfare la linea (un paio di Eurostar sulla tratta Venezia-Roma e viceversa altrettanti sulla tratta Milano-Roma e Roma-Milano), due Eurostar Venezia-Roma e Roma-Venezia sono stati limitati a Bologna mentre gli Intercity sono stati deviati via Falconara. I treni a lungo percorso e gli Intercity da Milano diretti al sud viceversa sono stati deviati via Pisa-Genova. Pesantissimi i ritardi. I viaggiatori dei treni regionali che percorrono la linea nord fino a Prato hanno dovuto usufruire di busnavette che sono confermati anche per oggi.

Particolarmente colpita dai disagi la stazione di Santa Maria Novella, in cui le Ferrovie hanno installato un punto informazioni. Normalmente in questa stazione arrivano e partono ogni giorno 489 treni. Martedì dalla mezzanotte alle 17 vi avevano fatto capo 219 convogli sui previsti 280.

Dal punto di vista tecnico non c'era altra soluzione: la sede ferroviaria della tratta Rifredi-Castello, l'unica a due binari di tutto il percorso tra Firenze e Prato e il cui quadruplicamento è atteso da anni, è completamente ostruita dall'Eurostar e dall'interrogazione deragliati.

Sono in via di miglioramento le condizioni dei feriti ricoverati in ospedale dopo l'incidente. Delle quindici persone portate al policlinico di Careggi otto sono stati già dimessi, una donna è stata trasferita mentre altri sei sono tuttora ricoverati a Careggi. Per loro le prognosi variano da un massimo di 40 giorni a un minimo di 10.

Susanna Cressati