



La tragedia ad Eschede vicino ad Hannover. Incerte le cause: un'auto è volata sul convoglio? Kohl rientra in Germania da Bologna

Treno fa strage in Germania

Deraglia il «superpendolino», oltre 120 morti



Il groviglio delle carrozze del treno super veloce tedesco

F. Bimmer/Agf

DAL CORRISPONDENTE

BRUXELLES. Il treno più sicuro, il treno veloce come un lampo, l'Intercity tedesco che gareggia con gli aerei a chi fa prima gli 823 chilometri da Monaco ad Amburgo, una massa d'acciaio imponente lunga 410 metri, è piombato sul pilastro del ponte di Eschede, poco più di 50 chilometri a nord di Hannover, nella Bassa Sassonia. È stato come il terremoto: prima un ruscio gigante, una frustata che muove gli alberi e spezza i battenti, poi il rumore d'uno schianto insostenibile, lunghissimo, infine il silenzio più terribile. Il treno più veloce, l'ICE, vanto della «Deutsche Bahn» la compagnia ferroviaria tedesca, l'espresso di lusso da 400 mila lire in prima classe con le poltrone dotate di telefono e attacco per il computer, le cuffie per la radio e gli schermi tv, ha abbattuto ad oltre 200 chilometri all'ora il ponte-cavalcavia, lo ha fatto crollare come non avrebbe potuto il lancio di una bomba, s'è trasformato in tomba per decine e decine di viaggiatori, più di duecento forse, ed in strazio per il paese che ha cominciato a sentire le prime notizie dalle edizioni

Il Cancelliere costretto a interrompere il summit con Prodi a Bologna. Il paese in lutto mette le bandiere a mezz'asta

speciali della televisione. In pochi minuti il treno tecnologico intestato a Wilhelm Konrad Roentgen, lo scopritore dei raggi x, si è sbriciolato in migliaia e migliaia di pezzi ed i suoi passeggeri (le 14 carrozze ne possono ospitare sino a 759) sono stati sommersi dal ferro, dilaniati dalle carrozze che come una fisarmonica si sono inflate l'una dentro l'altra schiantandosi fuori dai binari. Una testimone, la casalinga Hannelore Bonkewitz, ha raccontato: «Ero in cucina, stavo pelando le patate quando ho sentito il treno che andava, m'è sembrato, più veloce del solito. Poi c'è stato un rumore fortissimo, mi sono affacciata alla finestra e ho visto una nuvola di fumo su per i binari della ferrovia. Quando sono scesa c'erano già dei soccorritori che mi hanno chiesto di prendere tutte le lenzuola che avevo per coprire i cadaveri».

L'apocalisse ferroviaria è scesa sulla Germania alle 11.10 del mattino. Con un bilancio, ancora provvisorio, impressionante: 120 morti, 300 feriti molti dei quali vanno spegnendosi negli ospedali di Celle ed Hannover dove una gigantesca macchina di soccorso, composta da 800 uomini ed anche da 16 elicotte-

ri dell'esercito, li ha trasportati in una sequenza infinita. Il treno andava ad Amburgo, aveva percorso già oltre metà del viaggio che era cominciato a Monaco e che avrebbe dovuto coprire in cinque ore e 40 minuti. Com'è potuto succedere? Ha fallito il treno più sicuro della Germania deragliando per l'alta velocità? oppure è stata colpa di un'auto che è precipitata dal parapetto del cavalcavia e s'è abbattuta sul convoglio tagliandolo in due e facendolo disintegrare sul record della sciagura ferroviaria più grave d'Europa?

C'era davvero, in ogni caso, un'auto sul ponte di Eschede: ne hanno ritrovato i pezzetti sotto la montagna di vagoni. E c'è un altro particolare reso noto in serata dalla magistratura e dalle ferrovie tedesche: il locomotore dell'Intercity è intatto. Ovvero: il macchinista ha sentito lo schianto, ha tirato il freno, si è voltato e dietro di sé ha potuto vedere solo l'inferno. I vagoni non c'erano più. Questo farebbe propendere per l'auto piombata giù e finita sul treno mentre passava lì sotto e non caduta perché il treno ha abbattuto il ponte.

Il vanto delle ferrovie tedesche s'è bruciato ad Eschede, nei campi ai margini del trattorato chiesi sono trasformati in ospedale da campo, piste d'atterraggio di elicotteri, zona interdetta a chi non fosse soccorritore, vietata persino al traffico aereo per facilitare il lavoro dei soccor-

ritori, spesso colti da male per le scene angoscianti di morte dentro e fuori le carrozze squassate dall'impatto. All'inizio il bilancio della catastrofe non era sembrato così alto come a poco a poco, purtroppo, è diventato. S'è parlato subito di una ventina di morti ma soltanto perché le squadre di intervento non erano ancora riuscite a penetrare dentro tutti e dodici i vagoni deragliati e coinvolti nella sciagura. Con il passare delle ore il bilancio è cresciuto ad un ritmo da farsaggione. Venti, cinquanta morti. Alle tre del pomeriggio erano già settanta, poi

ancora ottanta sino a tarda sera con un comunicato ufficiale della polizia che ha dato la cifra, sempre provvisoria, di 120 vittime ma con le voci sempre più insistenti di 200 morti.

Una strage da guerra, da vero e proprio bombardamento. Solo che le vittime, stavolta, stavano dentro la bomba che era l'Intercity veloce e sicuro, provato e riprovato in mille test prima d'essere messo in circolazione nel 1991 e capace di toccare, in quelle prove, persino i 406 orari. Un soccorritore, Gerd Knoop, ha raccontato: «Mi s'è spezzato il cuo-

re, ho raccolto pezzi di gambe e braccia di uomini, donne e bambini».

Il cancelliere tedesco, Helmut Kohl, impegnato nel summit di Bologna con Prodi, ha deciso di rientrare in nottata in Germania saltando la giornata di oggi. Il suo sfidante alle elezioni, il socialdemocratico Gerhard Schröder, il premier della Bassa Sassonia, la regione colpita dalla tragedia, ha annullato una conferenza economica del suo partito e si è precipitato ad Eschede.

Sergio Sergi

I precedenti più gravi in Europa

L'incidente ferroviario sulla tratta Hannover-Amburgo è il più grave avvenuto in Europa negli ultimi dieci anni. Ecco un riepilogo dei precedenti.

27 giugno 1988 - Francia: due treni merci si scontrano nella Gare de Lyon, a Parigi, 56 morti.

12 dicembre 1988 - Gran Bretagna: due treni passeggeri si scontrano a Clapham Junction, presso Londra. 34 morti.

17 ottobre 1991 - Francia: nella stazione di Melun per lo scontro tra un treno passeggeri in servizio tra Nizza e Parigi e un merci muoiono 18 persone.

15 novembre 1992 - Germania: presso la stazione di Norheim in uno scontro tra un treno passeggeri e un vagone merci. Muoiono 11 persone.

2 agosto 1993 - Spagna: nella collisione tra un treno merci e un passeggeri in una galleria nella regione delle Asturie muoiono 12 passeggeri.

24 giugno 1995 - Rep. Ceca: a Chrudim, vicino a Praga, per la collisione tra un treno passeggeri e uno merci muoiono 18 persone.

26 febbraio 1996 - Ungheria: 11 morti in uno scontro tra un treno merci e un bus di linea in un passaggio a livello nei pressi di Beleg.

31 marzo 1997 - Spagna: 18 morti e 50 feriti nel deragliamento di un treno vicino a Pamplona.

5 maggio 1997 - Polonia: 12 morti e una ventina di feriti tra i passeggeri di un treno che deraglia a Stargard Szczecinsky.

8 settembre 1997 - Francia: 13 morti e 43 feriti nello scontro tra un treno e un camion ad un passaggio a livello.

6 marzo 1998 - Finlandia: un treno passeggeri deraglia a Jyväskylä. Muoiono 11 persone, oltre trenta i feriti.

Il ministro: «L'Alta velocità per le Ferrovie non esiste più». Rifondazione comunista annuncia battaglia: «La dirigenza se ne deve andare»

Burlando vara le misure anti-incidenti

Nel 2005 il «Transrapid» superonico

Incidenti come quello avvenuto ieri a Eschede potrebbero divenire un ricordo del passato quando il progetto superonico del «Transrapid» sarà realtà nel prossimo secolo. Il treno fantascientifico che dal 2005 collegherà Berlino-Amburgo in meno di un'ora (oltre tre oggi) ha il muso affusolato di un aereo e viaggia a una velocità non molto inferiore, 480 km l'ora. A differenza dei treni normali il Transrapid è mosso da energia elettromagnetica, è silenzioso e sicuro come nessuno dei suoi predecessori. Il Transrapid procede come se volasse fluttuando su un binario metallico, sollevato dalla forza contraria di potentissimi elettromagneti. Non toccando il suolo ma levitando per forza magnetica sopra i binari, il treno del futuro può passare sopra la neve o altri ostacoli riducendo praticamente a zero il rischio di incidenti.

ROMA. Ferrovie italiane: quella di ieri è stata una giornata di minacce e di decisioni. Le minacce sono di Rifondazione comunista: «Niente è sotto controllo, la dirigenza è ormai su un binario morto... O si cambia tutto, o per noi la Finanziaria può anche saltare...». Le decisioni sono invece del ministro dei Trasporti Claudio Burlando che, per nulla intimorito dalla voce grossa di Rifondazione, ha emanato l'attesa direttiva sulla sicurezza. Undici punti ai quali le Ferrovie dello Stato dovranno uniformarsi «per porre in atto le necessarie azioni per un miglioramento dei livelli di sicurezza dell'esercizio ferroviario». Dietro i toni burocratici, la speranza di aver posto puntelli robusti contro il rischio di incidenti e disservizi.

In sintesi: rafforzamento della vigilanza ministeriale - attribuita alla Motorizzazione Civile - sulle Ferrovie dello Stato; maggiore e più tempestiva informazione al ministro e alle strutture del dicastero sulle emergenze e sugli incidenti. Sono questi i punti centrali della direttiva di Burlando. Il suo ministero, con la nuova direttiva, dovrà dunque essere tenuto aggiornato costantemente e tempestivamente sulle emergenze delle linee ferroviarie dovuti a incidenti e blocchi. Per porre rimedio, invece, alla nuova «serie nera», la direttiva fissa parametri più rigidi per la circolazione

ne. Undici i punti sui cui si incentra il piano approntato dal ministero. Le Fs dovranno individuare, rilevare ed elaborare opportuni parametri indicatori dei livelli di sicurezza - dai vari periodi di sicurezza - dal ministero, e che assicurino eventuali azioni correttive e preventive. Fs dovrà poi riferire sulla saturazione o congestione delle linee, fornire indicazioni e proposte d'intervento e eventuali azioni di razionalizzazione o riduzione del traffico, anche con la scelta di linee alternative. Gli organi tecnici di Fs saranno chiamati a riferire sul censimento effettuato dopo l'incidente di Piacenza del 1997 e sullo stato di attuazione del controllo della velocità sulle linee. Entro l'anno dovranno essere montate le «scatole nere» su circa 500 motrici, mentre si richiedono approfondimenti su manutenzioni e registrazioni degli strumenti di bordo del materiale rotabile uniformando normative e codificazione. Burlando chiede poi un rapporto sulla sperimentazione dell'ATC (automatic train control) e sul suo eventuale utilizzo in esercizio sulle linee prescelte.

Non solo. Le nuove linee ad alta velocità, attualmente in costruzione, serviranno ad ampliare la congestionata rete ferroviaria esistente. «L'alta velocità per le Ferrovie non esiste più... non c'è più un sistema alternativo a quello esistente ma un ampliamento

Undici punti per la sicurezza

- 1 - Prevenzione** | È indispensabile individuare i parametri indicatori dei livelli di sicurezza della circolazione ferroviaria. La loro diffusione periodica renderà possibile un monitoraggio che consenta eventuali azioni correttive e preventive.
- 2 - Informazione** | Riferire sulla situazione di saturazione o congestione delle linee, fornendo allo stesso tempo indicazioni e proposte di intervento.
- 3 - Incidente di Piacenza** | Riferire sugli esiti del censimento del tracciato.
- 4 - Velocità** | Esplorare la possibilità di applicare dispositivi tecnologici per misurare la velocità dei convogli.
- 5 -** | Installare entro il '98 mezzi di registrazione magnetica della velocità su 500 unità di materiale rotabile e, gradualmente, entro metà del successivo anno e mezzo, sul resto del parco rotabile.
- 6 - Manutenzione** | Studio e approfondimento in materia di registrazioni e strumentazioni di bordo.
- 7 -** | Uniformare le disposizioni tecniche e normative sulla codificazione delle sezioni di blocco.
- 8 - ATC** | Inoltrare un rapporto sulla sperimentazione del sistema dei treni attrezzati per rilevazioni complete, con programma e tempi per l'applicazione sulle varie tratte.
- 9 -** | Individuare i soggetti responsabili dell'esercizio.
- 10 -** | Informare tempestivamente il Ministro e struttura ministeriale di eventuali incidenti di particolare gravità.
- 11 -** | Elaborare annualmente un Piano della sicurezza, con consuntivo dei livelli conseguiti nell'anno precedente, obiettivi fissati per l'anno in corso e misure da adottare per raggiungerli.

mento della capacità di offerta che segue la domanda». Il principio da seguire - secondo Burlando - è che «li dove c'è un binario e non basta, se ne fanno due... li dove ce ne sono due e non bastano se ne fanno quattro».

Rifondazione comunista legge rilancia. Con durezza. Alle Fs «nulla è sotto controllo», la dirigenza è «ad un binario morto», bisogna avviare la fase due delle ferrovie e dei trasporti, con «un'intesa di maggioranza: vogliamo un quadro chiaro... se non c'è, non votiamo la Finanziaria».

È questa, in sintesi, la posizione di Rifondazione comunista sulla vicenda delle Fs e, più in generale, su tutto il quadro della politica dei trasporti che, afferma il responsabile di settore Ugo Boghetta, «deve cambiare, in tempi urgenti e certi: il termine ultimo - ripete - è la Finanziaria».

In una conferenza stampa convocata il giorno dopo un vertice di maggioranza in commissione Trasporti alla Camera sulle Fs («abbiamo parlato a lungo della situazione, entro due settimane ci deve essere una posizione comune della maggioranza»), Rifondazione chiede «il cambio di gestione, poiché l'incapacità della dirigenza è sotto gli occhi di tutti. Nuovi indirizzi necessari, richiedono nuovi amministratori, i dirigenti attuali non sono più in grado di recuperare credibilità». Boghetta aggiunge però

che le due cose devono essere collegate: «Cambiare vertice - dice - per farli fare le stesse cose non cambierebbe il risultato». Un «ottimo auspicio», invece, è considerata la posizione espresisa ieri dal presidente del Consiglio, Romano Prodi, su una maggior riflessione sulla privatizzazione di Fs.

Insomma, spetta al governo, continua Boghetta, decidere se può andare avanti così, ma «il governo - aggiunge - non può durare a lungo se non prende decisioni. «Nel frattempo, però, il professor Demattè continua a dire che è tutto sotto controllo: noi di Rifondazione diciamo invece che nulla è sotto controllo, alle Fs».

Boghetta critica ampiamente il nuovo presidente Claudio Demattè: «Ultimamente fa dubitare sulla sua capacità... sembra sia stato chiamato solo per fare il ruolo dell'intervistato. Cimoli non ha parlato a lungo, e questo va apprezzato, evidentemente serviva qualcuno da intervistare». Il management, tra gli obiettivi falliti, dice ancora Boghetta, annovera anche quello «del Piano d'impresa... la disorganizzazione aumenta, gli orari estivi sono a dir poco discutibili, si lavora di più e in condizioni peggiori». È lunga la lista che Rifondazione presenta in un documento, partendo dalla socializzazione, «che il governo ha indicato in un modo e le Fs vogliono attuare in un altro».