

Venerdì 5 giugno 1998

8 l'Unità

## ALLARME FERROVIE



Convogli a 160km all'ora. Ancora oscure le cause della catastrofe. È stato sabotaggio?

# Kohl frena i treni

## Allarme sicurezza

### La Germania paralizzata, recuperati 94 cadaveri

DALL'INVIATO

BRUXELLES. L'Intercity tedesco non correrà più. Nella Germania sommersa dal dolore e dallo sgomento, che ancora non riesce a contare tutti i morti, a dargli un nome, il primo provvedimento è stato quello di limitare fortemente la velocità di tutti gli ICE, i treni espressi supertecnologici, com'era quello deragliato ad Eschede, in Bassa Sassonia, mentre procedeva ad oltre 200 chilometri orari. L'ordine della «Deutsche Bahn», la

compagnia delle ferrovie tedesche, è stato categorico: i convogli di quel tipo non potranno procedere oltre i 160 chilometri. Un provvedimento giudicato provvisorio ma che ha fatto subito pensare all'alta velocità come causa principale del disastro. Il portavoce della compagnia ferroviaria, Hartmut Sommer, ha smentito che possa essere questa la ragione della frenata imposta a tutti i convogli presumibilmente per verificare se tutto sia a posto nei sistemi di controllo dei sofisticatissimi treni: «È una misura di sicurezza che abbiamo preso per senso di responsabilità verso i viaggiatori», ha aggiunto il portavoce. Nessun legame, dunque, con la forte velocità. Allora, perché il disastro? C'è un dubbio che, nelle ultime ore ha cominciato ad affiorare anche se sostenuto soltanto da ragionamenti tutti da dimostrare. Il dubbio di un sabotaggio, volontario oppure anche casuale.

C'è un professore esperto di trasporti dell'università tecnica di

Braunschweig, Joern Pachl, collaboratore in passato delle autorità tedesche per ricostruire le cause di precedenti disastri, il quale ha fatto delle dichiarazioni molto significative. «Dobbiamo, innanzitutto, stabilire ha detto - il punto esatto in cui il deragliamento dell'Intercity è stato innescato. Certo, non ci sono esperienze passate che ci possano aiutare a capire le ragioni di un deragliamento a questa velocità». Poi, il professor Pachl ha aggiunto: «Se non è stata la velocità, il problema va ricercato sui binari. Il treno non c'entra». Che vuol dire? È stato messo qualcosa sui binari? È stato manomesso qualche tratto nei pressi del cavalcavia di Eschede? «Tutte le ipotesi sono aperte ma non si può nemmeno escludere un danneggiamento intenzionale. Quest'ipotesi deve essere considerata seriamente».

Scene di dolore ad Eschede. Ancora si lavora tra le lamiere per il recupero dei cadaveri. I feriti ricoverati sono 58 di cui 43 gravi

ogni sforzo per accertare la verità ma anche per l'identificazione delle vittime, un compito per nulla semplice visto lo stato dei corpi recuperati (ufficialmente sono 94), ha promesso ogni aiuto alle famiglie delle vittime da parte del governo federale. Il cancelliere ha anche sollecitato gli investigatori a fornire tutte le spiegazioni possibili sulle cause del disastro ma si tratta d'un'impresa confinata, per adesso, nel campo delle congetture. Intanto, è stato accertato che, contrariamente a quanto è stato sostenuto ieri, nessuna vettura è precipitata dal cavalcavia di Eschede poco prima del sopraggiungere dell'Intercity. Il conducente dell'espresso Monaco-Amburgo, superato lo stato di shock, ha raccontato agli investigatori che i bi-

ni erano del tutto sgombri. Un altro portavoce delle ferrovie, Hans-Juergen Frohns, ha chiarito: «Sulla base delle dichiarazioni del macchinista, non c'erano ostacoli sul percorso e, poi, la locomotiva non è rimasta per nulla danneggiata». Quest'ultimo particolare non è da scartare. Se la motrice da 13 mila cavalli è arrivata alla stazione di Eschede senza un graffio, vuol dire che è passata sotto il ponte prima del deragliamento e della caduta di tutta la struttura. Non solo: oltre il cavalcavia, sono andate tre vetture con pochissimi danni mentre l'impatto alla base del ponte l'ha avuto la quarta vettura sulla quale, una dopo l'altra, si sono abbattute le rimanenti carrozze. È qui che si potrebbe inserire l'ipotesi del sabotaggio,



ogni volta scartata la responsabilità attribuita a due operai delle ferrovie che si trovavano lungo i binari per eseguire dei lavori e che, con ogni probabilità, si trovano anche tra le vittime della sciagura. Un esperto ferroviario di Monaco, Karlheinz Rössler, ha invece chiarito che il modello del treno tedesco paragonandolo al TGV francese che viene considerato più sicuro. «Il treno francese - ha sostenuto - se esce dai binari non si capovolge ma, anche ad alta velocità, continua a camminare sul terreno. Le vetture deragliate del treno tedesco, invece, si sono incastrate l'una dentro l'altra, come una fiammiferina».

Un altro portavoce delle ferrovie, Hans-Juergen Frohns, ha chiarito: «Sulla base delle dichiarazioni del macchinista, non c'erano ostacoli sul percorso e, poi, la locomotiva non è rimasta per nulla danneggiata». Quest'ultimo particolare non è da scartare. Se la motrice da 13 mila cavalli è arrivata alla stazione di Eschede senza un graffio, vuol dire che è passata sotto il ponte prima del deragliamento e della caduta di tutta la struttura. Non solo: oltre il cavalcavia, sono andate tre vetture con pochissimi danni mentre l'impatto alla base del ponte l'ha avuto la quarta vettura sulla quale, una dopo l'altra, si sono abbattute le rimanenti carrozze. È qui che si potrebbe inserire l'ipotesi del sabotaggio,

una volta scartata la responsabilità attribuita a due operai delle ferrovie che si trovavano lungo i binari per eseguire dei lavori e che, con ogni probabilità, si trovano anche tra le vittime della sciagura. Un esperto ferroviario di Monaco, Karlheinz Rössler, ha invece chiarito che il modello del treno tedesco paragonandolo al TGV francese che viene considerato più sicuro. «Il treno francese - ha sostenuto - se esce dai binari non si capovolge ma, anche ad alta velocità, continua a camminare sul terreno. Le vetture deragliate del treno tedesco, invece, si sono incastrate l'una dentro l'altra, come una fiammiferina».

Sergio Sergi



Il recupero di una carrozza, a lato la stazione di Francoforte

J.Meyer/Ap

NEL MONDO

## Le regole paese per paese



Il disastro di Eschede ha dimostrato ancora una volta che quando si tratta di alta velocità, le regole vengono al primo posto e vanno applicate con rigore: in Francia, sulle nuove linee del TGV, le spalle delle cavalcavia sono munite di reti sensibili, che in caso di caduta di oggetti fanno scattare il semaforo rosso e bloccano i treni in arrivo. Le cabine di guida sono munite di «scudi» che proteggono i conduttori e un dispositivo elettronico controlla la velocità e rallenta automaticamente il treno quando supera la velocità consentita. Il problema più grave è rappresentato dalle migliaia di passaggi a livello. Il Giappone, primo paese a costruire una linea ferroviaria ad alta velocità nel 1964, dispone attualmente di 1.800 km di linee su cui transitano soltanto i convogli «Shinkansen», alla massima velocità di 270 km/h. In 34 anni non si è verificato nessun incidente grave. I controlli di sicurezza sono automatizzati con sensori sui binari e sui muretti al lato della linea. In caso di ostacoli, tutti i treni in viaggio vengono bloccati. Lo stesso avviene se un oggetto o un uccello colpisce il treno, o in caso di sisma forte. Il treno superelevato InterCity Express (Ice) è tenuto sotto controllo da un sistema automatico che può bloccare il convoglio e segnalare, indipendentemente dal macchinista, irregolarità del treno alla successiva officina Ice. Anche il macchinista ha la possibilità di fermare il convoglio. Il sistema collega la cabina di guida ad un computer centrale delle ferrovie e al computer degli altri Ice in viaggio, fornendo informazioni sulla linea, la velocità, la visibilità e le condizioni meteorologiche. Com'è noto, in Italia, l'alta velocità è una realtà ancora parziale. I treni sono all'altezza di quelli francesi, ma viaggiano su una rete utilizzata da tutti i convogli. Sul cosiddetto «Pendolino» e sull'Etr 500 vi è una scatola nera, in realtà una «zona tachigrafica» per registrare velocità, spazio percorso, tempo e aspetto della ripetizione dei segnali in macchina (via libera, stop e rallentamento). Entrambi i treni ricevono il via o lo stop circa 2,5 km prima di avvisare il segnale attivato da un ostacolo, o ancora prima in rapporto alla velocità. Se il macchinista non rallenta scatta il freno automatico.

InterCity Express (Ice) è tenuto sotto controllo da un sistema automatico che può bloccare il convoglio e segnalare, indipendentemente dal macchinista, irregolarità del treno alla successiva officina Ice. Anche il macchinista ha la possibilità di fermare il convoglio. Il sistema collega la cabina di guida ad un computer centrale delle ferrovie e al computer degli altri Ice in viaggio, fornendo informazioni sulla linea, la velocità, la visibilità e le condizioni meteorologiche. Com'è noto, in Italia, l'alta velocità è una realtà ancora parziale. I treni sono all'altezza di quelli francesi, ma viaggiano su una rete utilizzata da tutti i convogli. Sul cosiddetto «Pendolino» e sull'Etr 500 vi è una scatola nera, in realtà una «zona tachigrafica» per registrare velocità, spazio percorso, tempo e aspetto della ripetizione dei segnali in macchina (via libera, stop e rallentamento). Entrambi i treni ricevono il via o lo stop circa 2,5 km prima di avvisare il segnale attivato da un ostacolo, o ancora prima in rapporto alla velocità. Se il macchinista non rallenta scatta il freno automatico.

Il presidente delle Fs ribadisce che non se ne andrà. Sindacati, Verdi e Ds: «Basta insistere sul costo del lavoro»

# Demattè attacca i salari

### Il sottosegretario Soriero: dateci garanzie sugli investimenti, spendete bene e subito

ROMA. Una girandola inarrestabile di dichiarazioni, polemiche, repliche e controrepliche. Che continuano a girare sempre attorno alle stesse parole, via via incattivendosi: costo del lavoro, dimissioni dei vertici, investimenti, sicurezza. Con un pressing sempre più visibile della maggioranza e del governo sulle Fs per ottenere risultati visibili, concreti. Il presidente Demattè torna nuovamente a chiedere l'aumento delle tariffe e la riduzione del costo del lavoro, stavolta proponendo moderazione salariale, e i sindacati gli rispondono, ovviamente, picche. Il sottosegretario ai Trasporti, Giuseppe Soriero, chiede numeri certi nel piano d'impresa in via di revisione esopratutto garanzie che i soldi resi disponibili dal governo vengono prontamente investiti. Ancora Demattè spiega che fino a quando non gliene chiederà tutto il governo, e non questa o quella forza politica, alle dimissioni proprio non ci pensa: «Solo quando avrò risanato l'azienda, tornerò all'investimento». Tutti i politici chiedono fatti.

Ad aprire la giornata da Padova è il presidente delle Fs. Demattè spiega che per risanare l'azienda bisogna operare su due fronti: la gestione della macchina, degli acquisti e del funzionamento organizzativo che va reso molto più efficiente; la negoziazione con le organizzazioni sindacali di una moderazione salariale obbligatoria dai fatti. E aggiunge: «È giusto che chi ha la responsabilità politica dia le direttive, io le ho invocate, e non interferisca con la gestione. Ma le direttive dovrebbero andare anche più in là e dire che

non è giusto che il costo del lavoro nelle ferrovie italiane sia del 40% superiore a quello della Germania». Come da copione, come accade ogni giorno, sono arrivate le controrepliche sindacali. «Demattè fa solo propaganda. - s'arrabbia Guido Abbadesse, segretario della Filt-Cgil - Porre in maniera ossessiva e scordinata il problema del salario come questione centrale del non funzionamento delle ferrovie è un diversivo.



«Me ne andrò solo quando avrò risanato l'azienda. Chi ha la responsabilità politica dia le direttive e non interferisca con la gestione»

Corre il rischio di mettersi nell'ampio schieramento di coloro che non si misurano con le esigenze reali dell'economia. È opportuno porre le questioni a un tavolo negoziale e non con dichiarazioni da spot pubblicitario».

Anche Giordano Angelini (membro dei Ds in commissione trasporti alla Camera) si spazientisce: «Se pensano di far uscire le ferrovie dal guado senza costruire un rapporto positivo con i lavoratori e i sindacati si sbagliano. Devono prima di tutto far circolare i treni e quando un convoglio si ferma in galleria tirarlo fuori». Anche Claudio Claudiani della Fit Cisl chiede al presidente di non farsi prendere dal virus dei tagli: prima il personale, poi gli investimenti, ora i salari. «In un clima così conclude-nessuna azienda si risana».

Sempre a Claudio Demattè si rivolge polemicamente anche Maurizio Pieroni, presidente dei senatori Verdi. «Non diremo certo sì alla richiesta di aumento delle tariffe e alla diminuzione delle retribuzioni dei ferrovieri. Ci dica prima, - queste le sue condizioni - lo chiediamo da mesi, il numero, l'elenco e gli incarichi dei dirigenti Fs con relativa retribuzione e forniscia il rendiconto delle consulenze esterne e il loro ammontare». Finora, aggiunge Pieroni, è arrivato «solo un nome, quello di un avvocato, poi indagato, che per consulenze sulla Tav ha intascato 250 miliardi. I consulenti delle Fs sono un migliaio, potrebbero uscire inenarrabili».

Un chiaro segnale all'azienda arriva anche dal sottosegretario Soriero. «La revisione del piano d'impresa è in corso. - spiega - Vanno riviste quelle previsioni di spesa che oggi non avrebbero una corrispondenza. Dobbiamo riportare i numeri al loro posto e avere più garanzie che i programmi d'investimento andranno avanti, che vengono accelerati. Ci sono decine di migliaia di miliardi a disposizione, ora l'azienda dimostri di saperli spendere subito e bene». Dove va a parare il sottosegretario? Probabilmente ai numeri forniti l'altro giorno dal capogruppo Ds della commissione Trasporti, Giardiello: nei primi quattro mesi del '98 sarebbero stati spesi solo 320 miliardi dei 7 mila a disposizione. È chiaro che così non si ammodernano binari e mezzi e si rallenta la soluzione del problema sicurezza. Infine il consigliere Fs Giancarlo Tesini giudica buona la direttiva Burlando sulla sicurezza ma chiarisce che «i problemi dell'azienda deve essere il management a risolverli. Il ministro ha voluto dare un supporto ma tocca alla struttura fare la sua parte».

Mo. Pi.



IL PUNTO

### In Giappone fermato un superpendolino per un rumore sospetto

## Dilaga la psicosi dell'alta velocità

### Dall'Italia a Tokyo tecnologia sotto accusa

HA SEGUITO con attenzione, fino a tarda notte, le notizie che arrivavano dalla Germania, le ha sollecitate. È preoccupato Giancarlo Cimoli, l'amministratore delegato delle ferrovie italiane, come lo sono i suoi colleghi europei e giapponesi. Preoccupati per l'impatto psicologico che la catastrofe di mercoledì può avere sui viaggiatori che finora hanno considerato il treno, anche quello superelevato, il mezzo di trasporto sicuro per eccellenza. Se può accadere a tutti, dovunque. A questo probabilmente si pensa e magari ci si comincia a interrogare se l'investimento dell'alta velocità, del treno che sfreccia a 350-400 chilometri l'ora, sia ragionevole. È possibile, mantenendo alti gli standard di sicurezza. Se la sfida

tecnologica debba essere portata all'esasperazione, con mezzi sofisticatissimi che diventano proiettili impazziti.

Come reagirà la Germania? Già ieri è stato deciso che i treni veloci non superino comunque i 160 chilometri orari. Come reagiranno i cittadini degli altri paesi europei? Che la psicosi rischi di diffondersi, lo confermano anche le notizie che arrivano dal Giappone: ieri un treno ad alta velocità «Shinkansen», in viaggio tra Tokyo e Morioka, è stato fermato dopo che al personale di bordo era stato segnalato un rumore sospetto proveniente da sotto il pavimento della carrozza. Sostituita una valvola, senza nessun miglioramento, il convoglio è stato definitivamente bloccato.

Claudio Demattè si mostra sicuro: l'alta velocità non può essere messa in discussione. Però, anche

lui aggiunge che serve «misura». «Non credo che un incidente, per quanto serio, possa mettere in discussione il fatto che si possa viaggiare su treno a velocità superiore rispetto al passato. - dice - Si tratta di trovare la misura giusta. Ma, sarebbe come dire che, per il fatto che c'è stato un incidente aereo, si cancellano gli aerei. È un non senso».

Di parere opposto, e questa posizione gli ecologisti l'hanno assunto in tempi non sospetti, Anna Donati, consigliere delle Fs. «Abbiamo sempre sostenuto che la velocità del treno, quindi l'alta velocità, non poteva essere un parametro indipendente, che andava commisurato a tutto il resto», spiega. Non serve guadagnare dieci minuti sull'ora di arrivo se sei stato costretto a fare mezz'ora di coda per prenderlo, il treno, o, se quando sei a destinazione, non trovi un altro treno

utile, un autobus, un taxi. «La ricerca del record - insiste - è insensata. Inutile e pericolosa. Una società complessa, ad alta tecnologia, è molto esposta a fattori di rischio. Meglio garantire una sicurezza adeguata, un servizio efficiente: noi l'abbiamo chiamata alta capacità di gestire la mobilità delle persone. Offrendo un sistema integrato di servizi». Anche i treni stessi, sono forse troppo tecnologici, troppo automatizzati: affidare tutto all'elettricità espone al rischio di ritrovarsi bloccati, al buio, con i finestrini blindati e i bagni inagibili. Meglio liberarsi dall'ossessione del «fast», della velocità: questa la riflessione finale di Anna Donati. Sarà questa la reazione di chi usa abitualmente il treno? Si accettano previsioni.

Morena Pivetti