

◆ *E proprio ieri sono partiti gli spot per pubblicizzare il nuovo cervellone «Arrivare e partire sarà automatico»*

◆ *Anche oggi dimezzato il traffico per tentare di tarare i macchinari Si prevedono ancora disagi*

Termini, ancora caos Un errore nel sistema Le Fs scaricano la responsabilità sull'Ansaldo

CARLO FIORINI

ROMA «Da oggi arrivare e partire dalla stazione Termini sarà automatico». La campagna pubblicitaria delle Ferrovie per pubblicizzare l'informaticizzazione della stazione Termini non poteva partire in un giorno peggiore. Ieri infatti è stata un'altra giornata di caos. Ritardi, treni annullati e rabbia nello scalo ferroviario romano. E il lavoro per mettere a punto il sistema sarà ancora lungo. Nessuno alle Fs è in grado di dire con certezza quando la situazione tornerà ad essere normale. Così gli slogan antatici che campeggiavano sui giornali avevano il sapore di una beffa. Il ministro Tiziano Treu è sbiancato ieri mattina, dopo averli visti. «Potevano almeno correggere la campagna, chiedere scusa», è sbottato con i suoi collaboratori. Però di provvedimenti concreti al mini-

stero non se ne parla. Le Ferrovie sono un'azienda autonoma, fanno notare, e dunque non è possibile intervenire a ogni errore. E ormai è evidente a tutti che nell'inaugurazione del nuovo sistema di controllo del traffico sia stato commesso un errore. La chiusura di sabato e domenica per fare le prove è stata del tutto inutile. Infatti le simulazioni sono state compiute utilizzando locomotori in entrata e uscita, tutto era andato alla perfezione. Ma lunedì, quando invece del locomotore hanno iniziato a passare sui binari interi convogli tutto è andato in tilt. Il cervellone funziona, manda degli impulsi che dovrebbero regolare gli impulsi che regolano il percorso dei treni in entrata e in uscita. Però il ricevitore del segnale che si trova sui binari dà segnale negativo, scatta l'allarme e a quel punto devono intervenire delle squadre direttamente sui binari,

accettare che non vi sia pericolo e far passare il treno. Chi doveva accorgersi di questo inconveniente? Alle Ferrovie non hanno dubbi, la responsabilità è dell'Ansaldo, fornitrice del cervellone. I costruttori del sistema dovevano sapere che provarlo con un locomotore senza vagoni era inutile. Ora si sta cercando di ritardare il tutto in corsa. Cosa complicata, tanto che anche oggi è stato dimezzato il traffico, dirottando molti convogli sulle stazioni Ostiense e Tiburtina. Le Ferrovie non hanno invece scusanti per ciò che riguarda l'assenza di informazioni tempestive e precise ai viaggiatori. Anche ieri era pieno di persone inferocite, spedite sui bus navetta in altre stazioni e poi costrette a ritornare a Termini. Un incidente poi ha ulteriormente aggravato la situazione. Un locomotore infatti ha diavolto un centinaio di metri di binario.



Foto di R. Casilli/Sintesi

BUONA CONDOTTA

Libero in Usa il pilota Ashby Causò la strage del Cermis

ROMA Richard Ashby, il pilota americano del jet Usa che, strappando il cavo della funivia del Cermis a Cavalese, il 3 febbraio '98 causò la morte di 20 di venti turisti, è da ieri un uomo libero: assolto dall'accusa di omicidio, era stato condannato per aver distrutto il film dell'incidente e la registrazione del volo che avrebbe rivelato come e perché quell'aereo, un Prowler da combattimento, volava così basso quasi giocando a scansare ostacoli e facendo acrobazie a velocità supersonica. È tornato a casa per buona condotta, scarcerato in anticipo mentre il suo appello per essere riammesso nell'aviazione americana verrà discusso tra qualche tempo e c'è già chi dà per scontato il suo ritorno nelle forze aeree Usa, forse anche col grado di capitano-pilota, lo stesso che rivestiva all'epoca della tragedia.

La liberazione, anche se scontata la condanna minima, sei mesi, ha già sollevato indignazione in Italia, sia perché mentre la giustizia militare degli Stati Uniti è stata velocissima a «mettere a posto» la faccenda, irrisarcimenti promessi dallo stesso Bill Clinton ai familiari delle vittime sono stati discussi ma mai approvati né messi in calendario. Lo sdegno italiano, e della Germania che vanta il maggior numero di vittime tra gli uccisi, si è trasformato nella richiesta di una Commissione d'inchiesta che «faccia piena luce sulla strage del Cermis» e decida un «atto legislativo straordinario» che permetta di risarcire subito i danni ai familiari delle vittime e all'unico superstite.

Già, la sala del nuovo sistema di smistamento. Anche al telegiornale l'hanno mostrata: un autentico presepe di luci, da restare trasecolati come fosse un giocattolo del nuovo film sulle guerre stellari. Un giocattolo ideale per il sadico che abbia deciso di farci fuori tutti: tu lo sai che ogni luce, sia essa rossa o verde o arancio, corrisponde un certo numero di destini, di persone in

di, si tratta «dell'ennesima beffa». «La liberazione di Ashby per buona condotta - ha spiegato Olivieri - non mi sorprende. Si è sempre avuta l'impressione che la condanna per la sottrazione e la manomissione di beni dello Stato (la scatola nera dell'aereo) fosse un tentativo mal riuscito di recuperare il rispetto dell'opinione pubblica internazionale, dopo la scandalosa assoluzione del pilota e del copilota dell'aereo per la strage del Cermis». Quindi questo è un ulteriore motivo per istituire la commissione d'inchiesta. «Il Parlamento - ha sottolineato Olivieri - deve ripartire dove la giustizia italiana per carenze di giurisdizione si è interrotta, dando così risposte di verità alla necessità di giustizia». Ricordando che sulla commissione d'inchiesta la Camera deve esprimersi la prossima settimana, Olivieri ha anche rilanciato la richiesta «di un atto legislativo straordinario, che in tempi rapidi permetta il risarcimento dei danni ai familiari delle vittime e all'unico superstite». «Questa è una ulteriore conferma - ha commentato Grimaldi - che secondo gli americani fu colpa della funivia essersi parata di fronte all'aereo. La giustizia americana è quella che è: sono capaci di condannare ad oltre 40 anni di detenzione una persona, come nel caso di Silvia Baraldini, che non aver commesso reato di sangue e poi liberare un militare che ha provocato la morte di 20 persone». Si tratta «dell'ennesima beffa per le vittime». Ashby, 32 anni, aveva distrutto la cassetta del film d'accordo con il suo partner ai comandi, il navigatore Joseph Schweitzer, ha scontato cinque mesi di carcere in una stanza, ha precisato, «senza aria condizionata» ma ora vuol tornare a volare per «dimenticare la brutta esperienza».



Viaggiatori cercano di informarsi sugli orari di partenza alla stazione Termini G. Gigliola/Ansa

IL DIARIO

Storia di sei ore da incubo per il viaggio Roma-Napoli

MARCELLA CIARNELLI

ROMA Cari (nel senso di costosi) manager Dematte e Cimoli, neanche a pagamento mi sarei messa in viaggio ieri, dopo le scene tragiche viste in televisione. In quale stazione romana poco importava. Il caos era ovunque e in ogni dove. Eppure ho dovuto decidere di pagare e viaggiare. Le esigenze familiari non hanno i tempi delle tecnologie in prova della stazione che si appresta ad essere la porta d'ingresso a Roma di milioni di pellegrini. E così mi sono avviata. In mattinata, abbastanza presto, per cercare di arrivare a Napoli in tempi ragionevoli. Atrio della Stazione Termini, ore 9,30. La sensazione che qualcosa non vada per il verso giusto è tangibile. Masse umane vengono smistate da ad-

detti alla circolazione degli uomini e delle donne, dato che quella dei treni, affidata al sistema super-tecnologico è di fatto bloccata. Tabelloni impazziti, addetti alle informazioni invecchiati di dieci anni in un'ora. Un gruppo di cineasti con gli occhi sbarrati, a tal punto da aver perso i tratti orientali. Una comitiva di inglesi, che pure qualche problema con la circolazione dei treni ha drammaticamente mostrato di averla, non riesce a mantenere il tradizionale autocontrollo. Informazioni poche e discordanti. «L'Eurostar per Napoli delle 10,45 parte dal binario 1. Forse in orario». Sospiro di sollievo. Al binario 1 c'è una vecchia e ansimante carretta che poco ha a che vedere con un Eurostar e che non credosi si muoverà mai dali. Altro addetto, «Il suo treno parte dalla stazione Tiburtina. Ci sono an-

che navette a disposizione per arrivarci, ma è meglio la Metropolitana. Almeno si sa quando parte». Ultimo tentativo al banco Eurostar. «Non siamo in grado di prevedere da dove quel treno partirà. Vada a Tiburtina, è più probabile che sia da lì». Due impiegati a uno. Vince Tiburtina e la metropolitana. Per raggiungerla un percorso ad ostacoli. Ci sono bambini che piangono, anziani che non sanno dove riposarsi un po', famiglie che si perdono e non sanno dove ritrovarsi perché il tabellone continua a sfornare dati inesatti. Peraltro composti a mano da pazienti operai. Ore 11. Stazione Tiburtina. Blindata. Ci sono più poliziotti che persone in grado di dare informazioni. Il timore che alla fine scoppia la rivolta sono consapevoli che c'è. Gracchiano le ricetrasmettenti. L'altoparlante invece di an-

nunciare l'arrivo di un treno si ostina a ripetere: «Per problemi tecnici i nostri treni viaggiano in ritardo». Annuncio che, per chi da ore gira invano per sapere quando se partirà, appare una clamorosa presa in giro. Spiritosi questi dirigenti, non c'è che dire. Ma forse loro per viaggiare scelgono un altro mezzo di trasporto. Arriva un Eurostar da Torino. Non fatevi illusioni voi che dovete andare al Sud. A Tiburtina si ferma. Fine della corsa. A questo punto diventa un miraggio anche un cadenzato, un interregionale, un diretto. Qualunque cosa sia in grado di percorrere su rotaie 214 chilometri. Niente da fare. Lo scontro si legge negli occhi di persone che solo poche ore prima si erano svegliate pensando di dover affrontare una giornata normale. O quasi. C'è scritto pure sul giornale, com-

mentano increduli. Ore 13. La svolta. L'Eurostar per Napoli si materializza. Vuoto, o quasi. Un altro quarto d'ora d'attesa e finalmente si parte. L'inflessibile controllore pretende da una disperata passeggera che ha fatto anche una puntata a Ostiense perché mal consigliata, la differenza tra Inter-city ed Eurostar. Anche se poi lo stesso controllore dovrà, all'arrivo a Napoli, distribuire le buste per ottenere il rimborso «causa ritardo». Ma le regole sono regole. E vanno rispettate. Gli orari ferroviari un po' meno. Ore 15,10. Stazione di Napoli Centrale. In fondo solo sei ore per poco più di duecento chilometri. Un'unica domanda. Le prove tecniche del nuovo sistema di controllo della circolazione avevano bisogno di sacrifici umani come si trattasse di antichi riti tribali?

Incidenti stradali, il Viminale sceglie la «mano dura» Più controlli su caschi e cinture di sicurezza, vigilanza severa nelle città

ROMA Sono troppi gli incidenti mortali sulle strade delle città italiane. E molto spesso automobilisti e conducenti di moto o motorini avrebbero potuto salvarsi o incorrere in conseguenze meno gravi se avessero rispettato due elementari norme di sicurezza: tenere allacciata le cinture o indossare il casco. Il ministro dell'Interno, Rosa Russo Jervolino, ha deciso di dichiarare guerra alle infrazioni stradali, specie per far rispettare le norme che impongono, appunto, l'uso delle cinture di sicurezza e del casco. E ha deciso di stringere la rete dei controlli. Parte, infatti, una grande campagna di prevenzione degli incidenti stradali nei centri urbani, organizzata dal ministero dell'Interno in collaborazione con tutte le forze di vigilanza sulla strada. La Jervolino ha predisposto un attento monitoraggio sulle infrazioni che danno luogo ai più gravi esiti in caso di incidente che sono proprio il mancato uso delle cinture di sicurezza e del casco. Una decisione che parte dall'esame dei dati sugli incidenti stradali che è impressionante, un vero bollettino di guerra. Nonostante il grande impegno

delle forze di vigilanza sulle strade durante la stagione estiva il numero degli incidenti è stato elevatissimo: 40.011 di cui 865 mortali e 20.256 con feriti. Il 70% degli incidenti con morti e feriti avvengono sulle strade comunali e coinvolgono soprattutto le fasce deboli dell'utenza, dagli anziani ai pedoni, ai ciclisti. E nella maggior parte dei casi si è constatato, sottolinea sempre il ministero degli Interni, che gli incidenti avrebbero potuto avere conseguenze meno gravi se fossero stati utilizzati i caschi e le cinture di sicurezza. Da qui la decisione del ministro Rosa Russo Jervolino di inviare una circolare a prefetti, questori e responsabili della vigilanza sulle strade perché adottino «iniziative specifiche» perché le polizie municipali dei capoluoghi di provincia svolgano servizi «finalizzati ad un più diffuso rispetto delle norme che impongono l'uso delle cinture di sicurezza e del casco». In particolare il ministro invita a «curare una raccolta bimestrale dei dati sull'attività svolta e puntuale valutazione sull'efficacia delle strategie poste in essere». Tale attività avrà inizio, a titolo sperimentale, dal prossimo me-

se di novembre, fino ad aprile del 2000. I dati raccolti saranno poi studiati e analizzati dal dipartimento della Pubblica Sicurezza - servizio polizia stradale. Il fine, ha spiegato il Ministero, è quello di raggiungere l'obiettivo europeo di abbattere del 40% gli incidenti stradali entro il 2010. Un'iniziativa quella del ministro Rosa Russo Jervolino che ha incontrato il «vivo apprezzamento» del «L'Automobile club d'Italia», che giudica positiva la scelta di curare «una raccolta bimestrale dei dati sull'attività svolta ed una puntuale valutazione sull'efficacia delle strategie poste in essere» per contrastare il fenomeno degli incidenti stradali. L'AcI, infatti, dice di essere convinto che «monitorare periodicamente sia l'evoluzione del fenomeno, che le iniziative assunte nelle varie sedi istituzionali per contrastarlo consentirà di mantenere alta l'attenzione sui temi dell'educazione e della sicurezza stradale, di avere un utile riscontro sull'attività del governo», promuoverà «l'impegno delle Forze dell'ordine» e «farà crescere le azioni del valore sicurezza nella coscienza degli italiani».

UN POPOLO DI INDISCIPLINATI		
LE INFRAZIONI	1998	1993
Supera i limiti velocità	80,0%	78,5%
Non allaccia la cintura di sicurezza	76,1%	71,3%
Dimentica di mettere la freccia	38,6%	36,6%
Passa tranquillamente con il rosso	27,8%	22,7%
Non rispetta le precedenza	21,1%	19,6%
Sorpassa a destra	17,5%	15,3%
Compie l'inversione a U	17,3%	7,8%
Occupava la corsia di emergenza	3,7%	3,7%
Guida contro mano	2,8%	2,3%
Guida in stato di ebbrezza	1,1%	1,5%

LE MULTE	Costo (in lire)	Ritiro patente
Limite di velocità	60.600-2.424.000	1-3 mesi
Sorpasso a destra	fino a 484.800	1-3 mesi
Semaforo rosso	121.200-484.800	-
Corsia emergenza	60.600-2.424.000	2-6 mesi
Cintura sicurezza	60.600-242.400	-
Indicatori direzionali	60.600-242.400	-
Cambio di corsia	60.600-484.800	-
Mancata precedenza	121.200-484.800	1-3 mesi
Inversione a U	200.000-1.000.000	6-24 mesi (arresto 2-6 mesi)
Stato di ebbrezza	500.000-2.000.000	6-15 mesi (arresto 1 mese)
Guida contromano	200.000-1.000.000	6-24 mesi

Fonte: ACI-CENSIS GN - P&G Infograph

SEGUE DALLA PRIMA

SE UNA NOTTE A TERMINI

l'uragano, raccontano un preludio di giudizio universale. E che dire di tutti quegli altri che hanno creduto di trovare scampo sulle zattere dei bus navetta? Poveracci, una volta giunti agli altri scali si sono trovati davanti a un nuovo tabellone ancora una volta privo di indicazioni degne di questo nome. Quanto alle parole del capostazione, aggiungono sconcerto a sconcerto: è una situazione paragonabile solamente alla nevicata dell'85, dice così il capostazione, senza ritegno. E nel pronunciare queste parole sembra aggiungere fra le righe che ci vorrà un bel pezzo prima che la situazione torni alla normalità. Perché il finemillennio è così: occorre imparare tutto daccapo, si passa dalla leva manuale al mouse del computer. Già, la sala del nuovo sistema di smistamento. Anche al telegiornale l'hanno mostrata: un autentico presepe di luci, da restare trasecolati come fosse un giocattolo del nuovo film sulle guerre stellari. Un giocattolo ideale per il sadico che abbia deciso di farci fuori tutti: tu lo sai che ogni luce, sia essa rossa o verde o arancio, corrisponde un certo numero di destini, di persone in

carne e ossa che vogliono soltanto che l'incubo finisca, ma agli occhi del sadico ogni lucetta è poco più di un brullo d'albero di Natale, è proprio nient'altro che un gioco.

Forse, per non impazzire del tutto, sarà il caso d'immaginare che i disagi siano nati da un episodio di regressione infantile. Che qualcuno, davanti a quell'apoteosi di luce abbia voluto soltanto divertirsi. Forse.

FULVIO ABBATE

ISTITUTO AUTONOMO PER LE CASE POPOLARI DELLA PROVINCIA DI PARMA

ESTRATTO DI BANDO DI GARA

L'Istituto Autonomo per le Case Popolari della Provincia di Parma, Vicolo Grossardi 16/A - Tel. 0521/2151 - Fax 0521/230444, indice asta pubblica per i lavori di Nuova Costruzione Edificio per 12 alloggi in Monticelli Terme (Pr) - Importo complessivo L. 1.542.900.000 - Anz. cat. G1 classe 5 minima. L'aggiudicazione avverrà con il criterio del massimo ribasso sull'importo a base di gara. Le offerte devono pervenire a questo Istituto, a pena di esclusione, entro le ore 12 del 9 novembre 1999 e con le modalità indicate nel Bando integrale, pubblicato presso l'Alto Pretorio del Comune di Parma e sul B.U.R. Emilia Romagna del 13.10.99. Il testo integrale del Bando ed i documenti occorrenti per partecipare alla gara possono essere ritirati presso l'Ufficio Tecnico dell'Istituto. Non si effettua servizio fax.

IL DIRETTORE: dr. Italo Tomaselli

IL DIRETTORE SERV. AFFARI - MANUTENZIONE: dr. Silvana Manini

