



## Schianto tra due treni merci Muoiono cinque ferrovieri L'incidente all'alba di ieri sulla linea Parma-Spezia

PARMA La quinta vittima, il quinto ferroviere morto alla guida della sua locomotrice, lo hanno recuperato ieri sera mezz'ora dopo le sette. E gli occhi dei soccorritori, che da ore lavoravano sotto il sole con le fiamme ossidriche e le gru per cercare di aprirsi un varco nel groviglio di lamiere, si sono riempiti di lacrime. È stato un pianto liberatorio e di rabbia per una tragedia prevedibile e troppe volte annunciata.

Perché la Pontremolese, un solo binario per smaltire 70 treni al giorno, era da anni nota come «la linea della morte». È qui che alle 3,40 della notte di domenica due treni merci si sono scontrati, ed è il terzo incidente in pochi mesi. Nell'ottobre di un anno fa uno scontro con feriti, una locomotiva adagiata su un fianco come un mostro che lambiva le acque di un fiume. Cinque morti, tutti ferrovieri, un altro gravemente ferito, due macchinisti in servizio, al-

trio toccasse al loro treno e invece... Invece lo scontro, frontale, improvviso, dirimpetto, a poche centinaia di metri dalla stazione di Solignano. «Si è sentito come un boato, abbiamo pensato ad una bomba», dice chi nella notte è stato svegliato dal fragore assordante di acciai e lamiere che si scontravano fino a fonderci in un groviglio informe. La scena agli occhi dei primi soccorritori agghiacciante: vagoni deragliati, lamiere accartocciate, i container trasportati da uno dei due convogli piegati in due, una locomotiva adagiata su un fianco come un mostro che lambiva le acque di un fiume. Cinque morti, tutti ferrovieri, un altro gravemente ferito, due macchinisti in servizio, al-

tri due che forse stavano rientrando dal loro turno e avevano preso - come impone il regolamento della Fs - il primo treno utile per il rientro.

Secondo i primi accertamenti delle Ferrovie dello Stato, l'incidente sarebbe stato provocato dal mancato rispetto del segnale rosso da parte del treno che proveniva da Livorno nel momento in cui sul binario, in senso inverso, stava arrivando l'altro convoglio. Dai primi accertamenti sembrerebbe confermata la ricostruzione dalla quale risulta che il treno 56132 proveniente da Livorno non si sia fermato ad un segnale rosso fissando sul binario in quel momento impegnato dall'altro treno. Alcuni carri sono rimasti sui binari, mentre i due locomotori e gran parte dei carri sono deragliati. Anche i binari sono rimasti gravemente danneggiati. La circolazione è ancora interrotta in entrambi i sensi nella tratta tra Borgo Val di Taro e Fornovo. Sono stati attivati per il traspor-

to locale servizi sostitutivi con pullman. Le Ferrovie dello Stato confermano la presenza a bordo del treno proveniente da Padova di due ferrovieri fuori turno; è infatti previsto dalle procedure che il personale che deve raggiungere il proprio deposito per l'inizio o a fine del turno viaggi sul primo treno disponibile sia esso passeggeri o merci. Il treno 76005 proveniente da Padova Interporto e diretto a La Spezia era composto da tredici carri porta container carichi di materiali vari. Il treno 56132 proveniente dallo scalo livornese di Calambrone e diretto a Bologna Interporto era composto da ventidue carri carichi di container vuoti. Notevoli i danni alla linea ferroviaria Parma-La Spezia, tanto che dovrebbe essere sgomberata completamente entro martedì pomeriggio. È questa la stima fatta dai dirigenti regionali delle Fs. Nel frattempo i passeggeri saranno trasbordati, in quel tratto, a bordo di pullman.

### REPORTAGE

## Una tratta da terzo mondo nell'industrioso Nord

MARCO FERRARI

I ferrovieri che sono morti sabato notte a Solignano vicino Parma

Le squadre di soccorso al lavoro sul luogo dell'incidente mortale avvenuto sabato notte fra due treni merci a Solignano vicino Parma

Benvenuti/Ansa

luogo perduto o un fantasma amico, un Eldorado scomparso o un sogno paradisiaco. I porti non vanno, il turismo con decolla, l'interscambio rallenta, le merci costano, i prodotti aumentano e l'occupazione cala? È tutta colpa di quel maledetto binario che non ce la fa più a reggere il traffico. Quel binario, infatti, mette in comunicazione i porti del Tirreno con la pianura Padana ed è stivato di treni merci che soprattutto la notte (quando non corrono più i convogli passeggeri, un cinquantina al giorno) si incontrano, si incrociano, si sfiorano e ahimè si scontrano lungo i tornanti della Cisa e le gole della vallata del Taro in una successione di eterni cantieri. Quando va male, poi, l'eterno cantiere blocca la linea e si deve ricorrere a bus sostitutivi.

Adesso si darà la responsabilità del disastro di Solignano ai morti, si parlerà di errore umano o tutt'al più di guasto tecnico, ma i veri responsabili vanno rintracciati altrove: tra coloro che hanno speso 1.000 miliardi per creare una linea colabrodo, tra coloro che hanno prima costruito una nuova galleria e poi l'hanno chiusa perché sfocia in un canale, tra coloro che hanno creato un patologico e endemico rallentamento della vetusta tratta mandando all'aria l'utilizzo di cose già fatte.

Negli anni Sessanta si chiedevano il raddoppio della Pontremolese e la costruzione dell'autostrada Parma-Mare. La prima è ancora da venire, la seconda è stata portata a termine (male). Le grandi realtà economiche fagocitano gran parte dei finanziamenti pubblici e attraggono investimenti privati, creano cordate per opere di interesse collettivo. Ma qui, trattandosi di realtà marginali delle rispettive regioni, nessuno se la sente di giocare la poltrona per un sogno chiamato Pontremolese. «E' da quando ero ragazzo che ne sento parlare» accennò l'emiliano Romano Prodi quando era a Palazzo Chigi. In un Paese che è arrivato in ritardo all'Alta Velocità, come si fa a parlare delle cosiddette linee trasversali? Il buon senso porterebbe a concludere che la spina dorsale della Penisola troverebbe proprio nella Pontremolese una valida alternativa, ma come si fa non siamo in epoca di buon senso. E così ad ogni ritardo di investimenti e ad ogni bocciatura di finanziamenti, qualcuno si alza sbandierando la chimera regione Lunziana che dovrebbe sorgere unendo le popolazioni che gravitano proprio sulla linea scassata. Pallide e ironiche minacce che in quest'ora di dolore non quietano gli animi di quanti hanno visto la morte correre sui binari dove negli ultimi cinque mesi erano già accaduti due incidenti.

Cinque morti apriranno il momentaneo interesse per la Pontremolese, produrranno qualche spinta avanti (per esempio manca la ghiaia per i tratti già finanziati) e porteranno il raddoppio all'altezza di qualche imprecisa stazione. Poi si intornerà su una finanziaria sfortunata o su una legge bloccata in Parlamento in attesa che un errore umano o un guasto tecnico riapra il sipario su questo angolo di terzo mondo schizzato chissà perché nell'industrioso Nord Italia.



Un soccorritore sconsolato sul luogo dell'incidente in basso il presidente delle Ferrovie dello Stato, Claudio Demattè

Benvenuti/Ansa

## Il ministro Bersani: «Subito la sicurezza»

### La moglie del macchinista ferito: «Fanno turni massacranti»

PARMA E ora le polemiche, le denunce e gli attacchi. La materia non manca di certo. In primo luogo perché la Pontremolese è una linea vecchia, ad un solo binario dove circolano una settantina di treni al giorno: 12 convogli merci e 58 treni passeggeri. Una realtà che fa letteralmente imbufalire il ministro dei Trasporti Luigi Bersani. «Certamente ci vuole il raddoppio, ma non è che possiamo aspettare che finisca il raddoppio perché non ci siano dei morti». È una interrogazione parlamentare preannunciata dal senatore Forcier dei Ds a mandare su tutte le furie il ministro. Il ministro spiega, scrive Forcier, «i motivi dei tanti ritardi che hanno impedito sino ad oggi il via definitivo al completamento della linea». «È necessario fare subito la massima chiarezza sulle cause che hanno provocato l'incidente, ma nessuno si illuda di scaricare la colpa sui lavoratori o su generici problemi tecnici relativi ai treni e alla rete. Occorre distinguere subito infatti fra le responsabilità oggettive, le cause contingenti che hanno provocato l'incidente e le responsabilità più profonde che sono all'origine di questa ennesima tragedia». «Non è questo il modo di porre il problema», replica Bersani, «bisogna essere equanimi. Negli ultimi due anni ci sono stati investimenti per migliorare la sicurezza, ma oggi non è il giorno della soddisfazione per i risultati. Oggi è pesante la conta dei morti». Il mi-



### LA POLEMICA

## Ma le Fs rispondono: «Tutto regolare»

■ Sicurezza, la replica delle Ferrovie dello Stato: «Sulla base degli elementi al momento disponibili, gli impianti della linea hanno rilevato che i due treni coinvolti, al passaggio nei punti dotati di sistema di segnalamento, procedevano a una velocità inferiore a quella massima prevista». Rispetto ai dati di registrazione della velocità rilevati dagli strumenti di bordo al momento - rendono noto le Ferrovie - non sono disponibili perché a disposizione dell'autorità giudiziaria. Sui turni di lavoro «il personale di macchina delle Fs non effettua prestazioni medie superiori alle norme in vigore. In particolare per il personale coinvolto nell'incidente - dicono le Fs - si conferma che i macchinisti del treno investito, prima di iniziare il turno di servizio, avevano usufruito di un periodo di riposo di 12 ore e di un'intera giornata l'altro. I macchinisti del treno investito erano alla guida da circa due ore e 20 minuti dopo un riposo di 13 ore l'uno e 19 ore l'altro».

nistro annuncia che ci sarà sia un'inchiesta delle Ferrovie dello Stato, sia uno del ministero. Poi il ministro ammette che siamo di fronte ad una linea complessa, tricolore, ma afferma che c'è stato un intenso programma di investimento in tecnologia anche per cercare di eliminare l'errore umano. Protestano i sindacati, tutti, da Cgil, Cisl e Uil, al Comu e all'Ora (la sigla che raggruppa gli autonomi), chiedono sicurezza. Secondo Ezio Gallori, leader storico del sin-

dacato dei macchinisti Comu, l'errore umano non è sufficiente a spiegare l'incidente avvenuto nella notte sulla linea La Spezia-Parma. Mentre le segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti esprimono «sgomento» per l'incidente ferroviario parlano di «asurda e non tollerabile tragedia», chiedendo chiarezza su «una vera e propria strage sul lavoro, che si aggiunge purtroppo ad altri lutti recenti». Ma la verità la racconta la moglie di Luciano Traversi, l'uni-

co ferroviere superstite, ora in coma sul letto di un ospedale: «Fanno turni massacranti e lavorano soprattutto di notte». I medici del reparto di rianimazione dell'ospedale Maggiore non si sbilanciano e mantengono la prognosi riservata. Un certo ottimismo lo nutrono invece i congiunti del ferito, stravolti dal dolore (uno dei macchinisti deceduti, Pietro Bertolucci, era un carissimo amico di Traversi) e indignati per le condizioni di lavoro del personale ferroviario.

### FRANCIA



## Deraglia il Ventimiglia-Calais, due morti: è sabotaggio

PARIGI È stato un atto di teppismo, o addirittura di sabotaggio, a provocare il deragliamento del Ventimiglia-Calais: numerosi sono gli indizi che inducono a pensarlo. L'incidente, poco dopo le 2 della notte di sabato, ha fatto due morti e una dozzina di feriti (nessuno è grave). Sul treno c'erano 250 passeggeri, soprattutto britannici e belgi, ma anche italiani: poteva essere una strage, in una notte segnata in Francia da una serie di tragedie. Le vittime sono un assistente del macchinista, che era nella cabina di guida, e un turista belga di 70 anni, Joseph Delseme, colpito da infarto. Dei feriti si ignora l'identità. Una persona, sentita come testimone, è in stato di fermo nella caserma dei gendarmi di Vienne, nell'I-

tere: è un giovane, che abita nella zona. Pezzi di rotaie, lunghi circa un metro, sono stati trovati sul luogo dell'incidente, verificatosi in località Chasse-sur-Rhone, una trentina di km a sud di Lione. Inoltre, si è appreso che in marzo una vettura rubata era stata posta sui binari, più o meno dove è deragliato il Ventimiglia-Calais: solo la prontezza di riflessi del macchinista di un merci aveva attenuato l'impatto. E tre giorni fa ignoti avevano rotto con dei sassi dei finestrini di un treno in sosta a Chasse-sur-Rhone. Fin dall'inizio, gli esperti della Sncf, le ferrovie dello Stato francesi, hanno giudicato inconsuete le circostanze dell'incidente, avvenuto mentre il treno viaggiava a 138 km/h.

