

Mauro Favale
Gigi Marcucci

BOLIGNA Una breve frenata poi un botto, 250 passeggeri scaraventati come birilli contro le pareti dei vagoni, teste contuse e traumi cranici, spalle fratturate. È successo ieri mattina, poco dopo le 8, quando il treno regionale 11432 proveniente da Porretta Terme e diretto a Bologna ha ignorato il semaforo rosso scattato all'altezza di Casalecchio di Reno. Il convoglio pieno di pendolari è stato automaticamente dirottato su un binario morto e questo ha impedito che si scontrasse con un Intercity che procedeva in direzione opposta, ma il macchinista non è riuscito a frenare nei circa 50 metri che aveva a disposizione. Così la motrice ha sbattuto contro una robusta spalletta in cemento armato, le prime tre carrozze sono uscite dai binari.

Il bilancio è di 140 feriti, ricoverati o semplicemente medicati agli ospedali Maggiore e S.Orsola di Bologna. Sulle cause dell'incidente sono state aperte tre inchieste: una della magistratura, che formula l'ipotesi di disastro colposo; la seconda di Rfi, la società delle Fs che gestisce la rete ferroviaria, la terza del Ministero dei trasporti. «Il gravissimo incidente sulla linea ferroviaria porrettana richiede una immediata ed urgente risposta da parte degli organi competenti, in primo luogo da parte della società di gestione Trenitalia», dice il sindaco di Porretta Terme, Sergio Sabbatini (Ds), secondo il quale «non è tollerabile che centinaia di persone pendolari per ragioni di lavoro o di studio vedano messa a repentaglio la propria vita. Questo è un principio inderogabile per qualsiasi mezzo di trasporto pubblico». Sabbatini ricorda che «al di là delle cause dell'incidente, che dovranno essere rapidamente ricostruite, è da tempo che cittadini, comitati e amministrazioni comunali segnalano disfunzioni, ritardi e inefficienze sulla linea porrettana, senza che praticamente si possa misurare alcun sensibile miglioramento. Anzi negli ultimi tempi i ritardi e le disfunzioni si sono accumulati».

Il centrodestra se la prende invece con Regione e Provincia, che cofinanziano 15 treni in servizio tra Bologna e l'interland, ricordando che le motrici sono sprovviste del dispositivo che ripete in cabina di guida il segnale di stop. «È un po' come prendersela col passeggero di un taxi che ha avuto un incidente. Regione e Provincia sono semplicemente i committenti di un servizio e pretendono che questo si svolga in condizioni di massima sicurezza», replica il presidente della Provincia Tiberio Rabboni. Le prime ricostruzioni dell'incidente accreditano l'ipotesi dell'errore umano, ma il macchinista sostiene che il segnale rosso è scattato tardi e che i freni non hanno risposto come avrebbero dovuto.

Sono circa le 8.15 quando il treno 11432 arriva a Casalecchio, proveniente da Pontecchio Marconi. È in ritardo di una decina di minuti, i vagoni sono pieni, come ogni mattina di giorno ferialo. Breve sosta alla stazione, poi scatta il verde e il treno ri-

“ L'incidente ieri a Casalecchio. Solo il sistema automatico che lo ha dirottato su un binario morto ha evitato una tragedia: stava per scontrarsi con un Intercity ”



Oltre duecento passeggeri scaraventati contro le pareti dei vagoni. Nessuno dei feriti è in condizioni gravi, soccorsi tempestivi. Si indaga per disastro colposo

Treno deraglia a Bologna, 140 feriti

Il convoglio, pieno di pendolari, è andato a schiantarsi contro un muro. Aperte tre inchieste



Il treno deragliato alla stazione di Casalecchio, a destra una madre assiste la figlia ferita



prende la sua corsa. Il macchinista spiega di aver visto il segnale giallo, che impone di rallentare e solitamente precede il rosso. Su quello che è accaduto dopo è nebbia fitta. Unico fatto incontrovertibile, il gran botto all'altezza della stazione Garibaldi, la fermata della linea suburbana. Silvia, 27 anni, racconta di aver visto un addetto delle ferrovie sbracciarsi dalla massicciata vicino ai binari e sventolare una bandiera rossa. Ha anche provato ad avvertire l'amica che viaggiava con lei. Poi son passati solo pochi secondi e c'è stato il gran botto. Subito urla e pianti. «Ma c'era anche chi perdeva sangue e alcuni avevano perso i sensi - racconta Alessandro Bernardoni, un altro passeggero -. Fortunatamente i soccorsi sono stati tempestivi». Già dopo pochi minuti dall'incidente un elicottero del 118 e venti ambulanze. I medici hanno prestato i primi soccorsi già sulle banchine della stazione. Poi, in base alla gravità, i 140 feriti sono stati trasportati all'Ospedale Maggiore, al Policlinico S.Orsola e a Bazzano. Ad aiutare i mezzi di soccorso del 118 c'era anche un autobus del trasporto urbano improvvisatosi ambulanza, che ha caricato una ventina di feriti. Molti sono stati dimessi nel pomeriggio di ieri. La prognosi è stata per la maggior parte di loro soli 7 giorni. Per una decina, invece, i primi controlli hanno evidenziato lesioni più serie: soprattutto traumi cranici con perdita di coscienza o traumi alla zona lombare, qualche braccio rotto e anche fratture al bacino. Un passeggero è stato ricoverato all'Ospedale Maggiore a causa di un trauma facciale. La sue condizioni, però, non destano particolari preoccupazioni. «Poteva andare peggio - racconta Silvia -. Sono fortunata. Ho solo sbattuto la testa contro un altro passeggero, ma l'urto è stato lieve. Mi hanno medicato e adesso me ne torno a casa. Cinque giorni di prognosi ma forse ci vorrà un po' più di tempo per dimenticare questa lunga giornata. E non sarà facile, visto che questo treno lo prendo tutte le mattine per andare a lavorare».

il macchinista

«Il rosso è scattato tardi non sono riuscito a frenare»

Andrea Bonzi

BOLIGNA «Il segnale rosso è arrivato troppo tardi e i freni non hanno funzionato». Non è ancora una difesa, perché ancora non esiste un'accusa formale. Il macchinista del treno regionale 11432, deragliato ieri mattina a Casalecchio di Reno, ha spiegato così l'incidente agli agenti della Polizia ferroviaria e al Pm Lucia Musti. Poche parole pronunciate prima di essere trasportato all'ospedale S.Orsola per una leggera contusione. Nessun verbale, ma uno scambio di battute informali, avvenuto alla stazione Garibaldi di Casalecchio di Reno, mentre gli esperti della Polizia postale mettevano sotto sequestro i supporti informatici contenenti la memoria delle operazioni avvenute a ridosso dell'incidente. Ancora nessun verbale, quindi nessun interrogatorio alla presenza di un avvocato. «Ho visto il segnale giallo e questo significa che il treno poteva procedere a velocità ridotta, ha spiegato».

Sono tre le indagini aperte sul deragliamento di ieri mattina. Oltre a quella per disastro colposo, condotta dalla Procura di Bologna, ce n'è una seconda annunciata dal

ministro dei trasporti Pietro Lunardi, che ha istituito una commissione composta da quattro esperti della direzione generale del trasporto ferroviario del ministero e avrà sessanta giorni di tempo per consegnare al ministro la relazione conclusiva. Una terza inchiesta in corso è quella di Trenitalia. Tra i punti da chiarire, il funzionamento dei segnali sulla linea ferroviaria e le manovre compiute dal conducente del treno. In altre parole, si tratta di capire perché il treno non si è fermato quando avrebbe dovuto. Trenitalia fa sapere che la stazione Garibaldi di Casalecchio, inaugurata da poco, è dotata di tutti i più moderni apparati di sicurezza, le prime dichiarazioni del macchinista parlano di un ritardo nella segnalazione dello stop.

Ieri la Polizia ferroviaria ha sequestrato le schede tachimetriche della motrice, in pratica la "scatola nera" contenente la memoria delle operazioni compiute dal conducente, ma senza ricavarne indicazioni utili. Il pezzo riguardante la tratta in cui è avvenuto l'incidente non era stato installato bene e quindi non ha registrato nulla. «Bianca» anche la registrazione della tratta immediatamente precedente, impossibile insomma stabilire, tra l'altro, a che velocità si stesse muovendo il convoglio. Il segnale giallo visto dal macchinista significa effettivamente che il treno poteva procedere, ma il giallo, fanno notare i tecnici può precedere il rosso: insomma, il conducente del convoglio era sull'avviso, lo stop era probabile, anche se non certo. Sicuramente è scattato il dispositivo di sicurezza che dirotta sul binario di disimpegno i treni che non si fermano al rosso. Se così non fosse stato, il convoglio si sarebbe scontrato con un Intercity.

I precedenti in Italia e nel mondo

Questi i maggiori incidenti ferroviari degli ultimi anni in Italia:
PIACENZA Il 12 gennaio 1997 il pendolino Etr 460 deraglia a 300 metri dalla stazione, mentre è in viaggio da Milano a Roma con 150 passeggeri. Otto i morti e 29 i feriti. Illeso l'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga.
FIRENZE Il 23 marzo 1998 il pendolino Roma-Bergamo deraglia ed entra in collisione con un treno regionale. Nell'incidente muore un passeggero e 30 sono feriti.
Conseguenze molto più gravi per gli ultimi incidenti nel mondo:
SPAGNA Il 3 giugno 2003 uno scontro tra un treno passeggeri e uno merci nella stazione di Chinchilla, vicino Albacete uccide 19 persone.
INDIA Il 2 luglio 2003, il Golconda Express deraglia nell'Andhra Pradesh, una valanga di lamiera precipita sopra un affollato mercato della città di Warangal e fa 20 morti tra passeggeri e gente che faceva la spesa.

Susanna Ripamonti

La Corte d'appello aveva cancellato le condanne ai neofascisti Maggi, Boffelli, Neami ed escluso contatti tra i servizi e l'anarchico Bertoli. Ora la Cassazione annulla la sentenza

Strage della questura di Milano: quale ruolo ebbero gli 007?

MILANO Vizi, omissioni, clamorosi errori. La strage compiuta da Gianfranco Bertoli davanti alla questura di Milano nel maggio del '73, nella quale morirono 4 persone e 46 rimasero ferite, non fu il gesto isolato dell'anarchico Gianfranco Bertoli. Il sostituto procuratore generale di Milano Laura Bertolè Viale, ricorrendo contro la sentenza assolutoria emessa dalla corte d'Appello di Milano, l'aveva definita «un autentico festival di coperture e depistaggi» che per questo doveva essere annullata. E adesso sono state depositate le motivazioni con cui la Cassazione ha accolto la sua tesi, cancellando la sentenza che nel settembre dello scorso anno, a sorpresa, aveva cancellato le condanne all'ergastolo comminate in primo grado, e aveva stabilito che l'unico colpevole era il defunto Gianfranco Bertoli. La Cassazione scagiona i servizi segreti italiani dal sospetto di diretto coinvolgimento nella strage della questura di Milano ma esorta a chia-

rire i rapporti che l'intelligence ebbe con Gianfranco Bertoli, e - per quanto riguarda i mandanti dell'attentato - punta il dito contro i neofascisti di Ordine Nuovo (Carlo Maria Maggi, Giorgio Boffelli e Francesco Neami), condannati all'ergastolo in primo grado e assolti in appello da una sentenza che piazza Cavour non condivide. Le dure critiche al verdetto assolutorio sono state appena depositate e prendono in considerazione anche la testimonianza resa, in secondo grado, da Nicolò Pollari, attuale capo dei servizi. Le motivazioni si articolano in 50 pagine e spiegano perché lo scorso 7 luglio, la Suprema Corte ha deciso di annullare con rinvio il verdetto della Corte d'Appello di Milano, del 27 settembre 2002. Con questa decisione gli «mellini» hanno sta-



17 maggio 1973, la strage della questura di Milano

bilato che un'altra Sezione della Corte d'appello rivaluti le numerose prove a carico del drappello di eversori veneti, tra i quali figura Carlo

Maria Maggi, già condannato all'ergastolo per la strage di piazza Fontana. Per quanto riguarda i contatti tra i servizi segreti e Bertoli, la Cassa-

zione ha accolto il ricorso dei Pg contro la tesi della Corte di Appello che escludeva «che l'attentatore avesse avuto contatti con i servizi segreti italiani o israeliani dopo aver chiuso la fase di informatore del Sifar ufficialmente avvenuta dal 1954 al 1960». In merito la V Sezione afferma che mai, né l'istruttoria del giudice Guido Salvini né la sentenza di primo grado «hanno attribuito ai servizi italiani o israeliani alcuna responsabilità per la strage, hanno solo affermato che i servizi israeliani hanno fornito supporto logistico al Bertoli in quanto accreditato come informatore del servizio italiano collegato. In tal senso va definito il possibile apporto dei servizi alla vicenda oggetto del giudizio». Dunque, non una responsabilità diretta dei servizi, ma un ruolo di appoggio.

Piazza Cavour bacchetta la Corte di merito per essersi «preoccupata di escludere totalmente i servizi segreti italiani ed israeliani dall'espatrio di Bertoli», ed essersi invece «avventurata in una complicata ed incerta disamina del sistema di fasciolazione ed intestazione delle pratiche relative agli informatori del servizio segreto, fondata sui ragionamenti del teste Pollari». «In realtà il teste (Pollari) solo recentemente posto a capo dei servizi segreti - osservano i magistrati di legittimità - ha tentato di spiegare il sistema di fasciolazione delle pratiche contenenti i contributi forniti agli informatori, vigente negli anni Sessanta, attribuendo un significato logico, ad annotazioni ed archiviazioni di dati, che sembrerebbero improntati ad approssimazione e disordine. La Corte ha dato

totalmente credito al Pollari, trasformando così una semplice ipotesi logica, effettuata da un funzionario che non aveva partecipato alla fasciolazione delle vecchie pratiche, in una indiscutibile verità, in grado di superare tutte le dichiarazioni fatte dai funzionari addetti al servizio». Un'altra bacchettata viene data alla Corte di Appello per non aver creduto alla deposizione di Ivo Dalla Costa - nel 1973 funzionario del Pci a Treviso - che per i supremi giudici è «persona assolutamente credibile». Il teste raccontò di aver saputo dal conte Pietro Loredan (legato agli eversori di Ordine Nuovo) - due giorni prima della strage - che a Milano, entro 48 ore, ci sarebbe stato un attentato contro un'alta personalità del governo. Obiettivo di Bertoli (alla cerimonia per la scoperta del busto in memoria del commissario Luigi Calabresi - era infatti l'allora ministro Mariano Rumor. Confermata l'assoluzione del generale Gian Adelfo Maletti, in quanto manca la prova dell'esistenza del nastro che era accusato di aver distrutto.