

Segue dalla prima

Bolognina di Crevalcore, una frazioncina minuscola, una stazioncina dismessa, un passaggio a livello. Trecento metri, e la strage. E capita un po' prima dell'una, in mezzo alla nebbia.

L'interregionale Verona-Bologna, in perfetto orario, è andato a cozzare frontalmente contro un treno merci che saliva da Nanoli carico di putrelle di ferro. La linea, Napoli-Brennero, è a binario unico, poco prima c'è una diramazione per far sostare i treni e permettergli di incrociarsi.

Come una bomba Qualcosa non ha funzionato. All'una, il merci sta salendo da Bologna, e si trova a 400 metri dallo scambio, ci si sta avvicinando molto lentamente, o forse - testimonia un operaio di un vicino cantiere - è addirittura fermo.

Il treno passeggeri, invece, arriva veloce. Passa la stazioncina dismessa della Bolognina, se c'è - ma c'era? Chissà - il semaforo rosso non lo vede, tira dritto, passa lo scambio probabilmente già in azione, storce uno dei tiranti, supera una vecchia casa cantoniera, abitata da una famiglia abituata al suo passaggio.

«Un po' prima dell'una. Veloce, come ogni giorno. Un attimo, e bùm», dice Annarita Gardosi, che nella casa abita fin da bambina. «Stavamo pranzando. Siamo corsi fuori. Un disastro».

Duecento metri in là, il "disastro" è fossilizzato, dopo ore non è cambiato nulla. L'interregionale ha sei carrozze e una locomotiva, in coda. Viaggiava a trazione posteriore, comandato dalla carrozza di testa dall'unico macchinista, accompagnato da un capotreno - funziona così, nelle percorrenze inferiori ai 200 chilometri. È andato a cozzare contro il merci blindato offrendogli la parte molle, quella più esposta.

Le putrelle di ferro sono schizzate avanti come lance, penetrando nelle carrozze. Il primo vagone ora è un impasto unico con la motrice del merci. Il secondo vagone si è innalzato, come un cavallo imbizzarrito, ricadendo sul terzo, restando impennato. Un monumento alla strage.

Un po' di fortuna Vogliamo vederci un po' di fortuna? Il periodo semifestivo: c'erano pochi passeggeri, un'

LA STRAGE sul binario unico

L'incidente intorno all'una presso la stazione dismessa della Bolognina: il treno in arrivo da Verona non si ferma allo scambio e si scontra con l'altro

La nebbia e un semaforo rosso non rispettato all'origine del disastro. I primi due vagoni passeggeri accartocciati per la violenza dell'impatto



Vigili del fuoco sul luogo dell'incidente ferroviario avvenuto ieri mattina sulla linea Bologna-Verona in località Bolognina di Crevalcore, nella pianura bolognese

Benvenuti/Ansa

Due treni fusi in un ammasso di rottami

Vicino Bologna convoglio di pendolari si schianta contro un merci: 13 morti, decine di feriti

solidarietà

Crevalcore mobilitata con volontari e mezzi

BOLOGNA È una vera e propria macchina della solidarietà quella che Crevalcore, cittadina di circa 12.500 abitanti della pianura bolognese al confine con la provincia di Modena, ha messo in piedi in queste ore per dare una mano ai soccorritori che si stanno prodigando dopo lo scontro dei due treni a Bolognina. L'assessore all'agricoltura e ambiente Marzio Lanzoni - l'unico esponente della Giunta presente in municipio, mentre il sindaco Valeria Rimondi e altri amministratori cittadini si sono recati sul luogo dell'incidente - ha riferito che numerosi agricoltori della zona hanno messo a disposizione trattori, rimorchi e pale per dare una mano al lavoro dei Vigili del fuoco. «Insieme alla Protezione Civile stiamo fornendo pasti caldi e acqua a chi è rimasto a lavorare sul luogo dell'incidente. Sono circa 70 i Vigili del Fuoco sul luogo dell'incidente, oltre 100 le persone che stanno collaborando allo sgombero dei rottami e delle lamiere». Lo afferma

Claudio Brogna, assessore ai Trasporti del Comune di Crevalcore. «Le persone che non sono rimaste ferite nello scontro, circa 50, - dice Brogna - sono state trasportate, con alcune navette fornite dal Comune, in alcune scuole nel centro di Crevalcore e da lì hanno potuto completare il viaggio in treno grazie anche al supporto delle Ferrovie dello Stato».

Un tavolo-viveri è stato inoltre allestito dalla Protezione civile a un centinaio di metri dal punto dello scontro e fornisce tè, latte caldo, caffè, acqua ai circa 150 soccorritori all'opera, con il supporto di Coop Adriatica. I tecnici hanno deciso invece di non far arrivare un'autobotte per i rifornimenti di acqua, perché è forte il rischio di impantanarsi nel fango.

Il Municipio di Crevalcore è rimasto aperto anche di notte per fornire informazioni e aiuto a chi ne avesse bisogno. Per questa mattina alle 11,30 il sindaco di Crevalcore, Valeria Rimondi, ha convocato un consiglio comunale straordinario sul disastro ferroviario avvenuto ieri. Alla seduta - fanno sapere - parteciperanno anche i sindaci dei comuni limitrofi riuniti sotto il nome di «Terre d'acqua»: Anzola dell'Emilia, Calderara di Reno, Sala Bolognese, san Giovanni in Persiceto e sant'Agata Bolognese. Ci sarà anche la presidente della provincia di Bologna, Beatrice Draghetti.

ottantina pare, in tutto. E la carrozza di testa conteneva la prima classe, dove è presumibile non ci fosse quasi nessuno, esclusi il macchinista, il capotreno e un ferroviere-passeggero - tutti morti.

«Come una bomba», dice Annarita. Che poi non ha avuto il coraggio di avvicinarsi, ma da casa ha accolto i primi passeggeri incolumi che schizzavano via a piedi, sotto choc. «No, non un botto così. Un fragore piuttosto, un rovinio, tant'è che ho pensato che fosse crollata la gru del cantiere», contrasta l'altro testimone quasi diretto. Dettagli, comunque.

Quest'altro è Bruno Manfredini, baffuto quarantenne della Bolognina, che verso l'una stava a un chilometro in linea d'aria, sulla pro-

vinciale, a cercare di fermare il traffico dopo un incidente automobilistico, causa nebbia. Doppia mente generoso. Ex pompiere, Manfredini ha mollato l'incidente ed è corso a cercare il secondo disastro. C'è arrivato assieme al primo carro di vigili del fuoco, partito da Finale.

Ragazzo tagliato in due «La prima persona che ho trovato è stato un operaio del cantiere», là vicino si sta costruendo un cavaleferrovia, «e mi ha detto che il passeggeri aveva cozzato contro il merci, fermo. Era fuori di sé. Sono andato avanti. Ho visto l'apocalisse. Sotto il treno c'era un ragazzo, tagliato a metà. Nel fosso vicino due o tre morti. E altri poco dopo. C'era, nel fosso, una ragazza, extracomunitaria, esi-

le, con la testa scuoiata, ma viva, tremante, e davanti a lei un cadavere. Ho strappato delle tende dal treno, ho coperto lei per scaldarla, ho coperto il morto perché non lo vedesse più. E poi altri morti, corpi straziati dentro il treno. E in cima alla carrozza impennata un signore, incastrato a metà nel finestrino, gemeva...».

Nebbia e fango L'allarme era stato dato da qualcuno degli stessi passeggeri, col telefonino. Soccorsi rapidissimi, ma difficili. Nebbia fitta: impossibile il decollo di elicotteri. E stradina fangosa per arrivare al disastro, la sede del futuro raddoppio di linea. Le prime ambulanze si sono impantanate.

Dalle cascate vicine i contadini hanno tirato fuori trattori e catene, per disincagliarle e farle ripartire, cariche di corpi, di morti, di moribondi, di feriti gravi: questo è un disastro con poche vie di mezzo, o presi in pieno o salvi. E poi è iniziato il lento recupero delle salme prigioniere, le fiamme ossidriche, le scalate al groviglio, il tentativo di penetrarvi.

Dei tredici cadaveri estratti piano piano, avvolti in lenzuola bianche, parzialmente ricomposti, a tarda sera solo cinque erano stati ricono-

sciuti - per i documenti e la divisa: i ferrovieri, i due macchinisti del merci, i tre a bordo dell'interregionale.

Nel fango, nella nebbia, prima o poi arrivati tutti, il presidente regionale Vasco Errani, il ministro Lunardi, i giudici, l'arcivescovo Caffarra - «Ho dato la benedizione all'ultima salma, quella di un macchinista» - Romano Prodi.

Si incrociano dolori e polemiche. Verona-Bologna è una linea internazionale in gran parte a binario unico. Il raddoppio è in corso da pochissimo, qua e là. Tutti lamentano qualcosa, i ritardi, i tagli, la scarsa sicurezza...

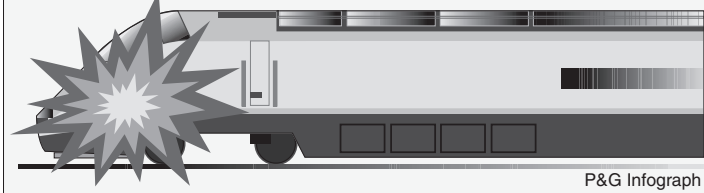
Doppia linea o no, quel che mancava sicuramente era un sistema automatico di sicurezza capace di bloccare i convogli in caso di mancato rispetto, per un qualsiasi motivo, di un semaforo rosso. C'è dappertutto: non lungo i percorsi dei pendolari. Il ministro Lunardi se ne va borbottando: «Le ferrovie italiane sono tra le più sicure d'Europa».

Michele Sartori

I PRECEDENTI PIÙ GRAVI

I principali incidenti ferroviari italiani dal 1960

- **23 dicembre 1961:** Sulla linea Cosenza-Catanzaro, 2 km prima della stazione di Catanzaro, un vagone deraglia in curva all'imbocco del ponte sul torrente Fiumarella e finisce in un burrone: 70 morti e 27 feriti.
- **8 marzo 1962:** A Castelbolognese (RA), il direttissimo Bari-Milano deraglia entrando in stazione, 13 morti e 80 feriti.
- **31 maggio 1962:** A Voghera (PV) scontro tra un convoglio merci e un treno viaggiatori: 63 morti e 40 feriti.
- **15 aprile 1978:** A Murazze di Vado (BO) la locomotiva del treno espresso Lecce-Milano, per una frana, urta il rapido "Freccia della Laguna" Bolzano-Roma che deraglia: 48 morti e 76 feriti.
- **10 luglio 1979:** A Cercola (NA), scontro frontale fra due treni della "Circumvesuviana": 14 morti e 70 feriti.
- **21 novembre 1980:** Fra le stazioni di Curinga ed Eccellente (CZ), un treno proveniente da Roma urta i vagoni sganciatisi da un treno merci proveniente da Catania: 20 morti e 112 feriti.
- **22 dicembre 1985:** A Coronella (FE), un'elettromotrice tampona un treno merci. 10 morti e 11 feriti.
- **3 aprile 1989:** A San Severo (FG), il treno locale da Bari entra in stazione a velocità eccessiva: 8 morti e 20 feriti.
- **16 novembre 1989:** A Crotone (CZ), scontro tra due treni locali per e da Catanzaro: 12 morti e 32 feriti.
- **12 gennaio 1997:** A Piacenza, il treno "Pendolino" (Etr 460) deraglia a 300 metri dalla stazione, mentre è in viaggio da Milano a Roma: 8 morti e 29 feriti.
- **20 luglio 2002:** A Rometta Maree (ME), il treno Palermo-Venezia deraglia. I morti sono otto.



P&G Infograph

Brennero, un «raddoppio» annunciato e mai fatto

La tratta internazionale Verona-Bologna a binario unico fin dagli anni Trenta

Massimo Franchi

ROMA Anche a Mussolini fecero credere che la Bologna-Verona fosse a doppio binario. Lo era già negli anni Trenta, sì, ma solo vicino alle stazioni e il Duce ci credette. Per il resto una delle linee internazionali (arriva fino al Brennero) più importanti delle nostre ferrovie è desolatamente ad un unico binario, ben 72 sui 114 chilometri che dividono Bologna da Verona. E così è rimasta per lunghi tratti nonostante i miliardi di lire spesi all'epoca dei Mondiali di calcio del 1990 finiti chissà dove. Le ultime finanziarie hanno fatto il resto, posticipando all'infinito i finanziamenti e rendendo inutili gli interventi della Regione che stanziò 1300 miliardi di vecchie lire fra il 1994 e il '98. L'ultima legge di bilancio appena approvata ha previsto il raddoppio per il biennio 2007-2008, lasciando i pochi soldi per le ferrovie come al solito esclusivamente per le tratte dell'alta velocità. Incidenti, denunce reiterate non sono servite a niente. L'8 aprile del 1986 pochi chilometri in più verso Verona, tra Bolognina e Camposanto, ci fu un altro incidente con il deragliamento dell'Espresso 288 Roma-Brennero «Brennero Ex-

presso». Non ci furono vittime, ma 38 feriti di cui 3 gravi. Il treno deragliò per un cedimento della massicciata, sulla quale, manco a dirlo, c'era un solo binario. «Solo quando ci scappa il morto prendono i problemi sul serio - denuncia Savio Galvani, coordinatore nazionale dell'Orsa - e per forza fra i morti ci siamo sempre noi macchinisti. È un disastro immane che si poteva evitare già nel dopoguerra». Oltre al binario unico sotto accusa c'è il sistema di sicurezza che su quella tratta è il più antiquato. «È l'unica linea così importante dove non c'è il sistema di ripetizione segnali che permette al macchinista di conoscere con anticipo semafori e altri segnali. È il sistema che garantisce di più perché se il macchinista non rispetta un segnale il treno va in frenatura automatica». Senza la ripetizione si va avanti a vista, dovendo far conto su segnali vecchi quanto la linea e sui quali la manutenzione è quasi nulla, a causa dei tagli e dell'esternalizzazioni. Se il semaforo è visibile, va bene, ma se c'è la nebbia, come ieri e come è normale nel lungo inverno della pianura Padana, tutto diventa più difficile e la possibilità di sbagliare è molto alta. Sui sistemi di sicurezza la politica di Rfi (rete ferroviaria italiana) e Trenitalia è invece un'altra e va

Filt-Cgil: «Una linea da terzo mondo»

«È una tragedia. Quella linea non solo è a binario unico, ma non ha nemmeno sistemi di sicurezza Rsa né sulla strada né sul locomotore. In più non possono neanche essere installati perché è troppo vecchia». Lo ha dichiarato Michele De Rosa, segretario regionale per l'Emilia Romagna della Filt-Cgil. «Sono anni - continua De Rosa - che come Cgil segnaliamo quanto quella tratta sia obsoleta. La cosa è scandalosa, specie se si pensa che questa linea collega Verona a Bologna e al Brennero. È la nostra finestra sull'Europa ed è una finestra vecchia». «Modernizzare la rete - conclude De Rosa - non significa solo costruire linee ad alta velocità, ma modernizzare le tratte più a rischio come questa. Come Filt-Cgil siamo senza parole per la tragedia che è capitata questa mattina. Su una linea più moderna non sarebbe successo». «La Bologna-Verona è una linea molto importante e due terzi della tratta sono ancora a binario unico, è inammissibile. L'ultima finanziaria ha ridotto la velocità degli investimenti sulle opere pubbliche. Sono segnali che ci fanno preoccupare». Sulla stessa lunghezza d'onda Franco Nasso, segretario nazionale del sindacato di categoria. «Da 30 anni - continua Nasso - chiediamo che su quella tratta vengano raddoppiati i binari. Continuiamo a sostenere che il sistema ferroviario italiano ha bisogno di nuove linee e di tratte più moderne per garantire un trasporto più adeguato e veloce».

in direzione opposta. Invece che espandere l'allestimento del sistema di ripetizione segnali sta implementando un sistema (l'Scmt, sistema controllo marcia treno) che prevede il monitoraggio della linea tramite boe e la frenatura auto-

matica in caso di mancato rispetto delle velocità consigliate. «È un sistema meno avanzato ma comunque avevamo chiesto all'azienda di usarlo per la Bologna-Verona - ricorda Galvani -. Preferiremmo metterlo sulla Milano-Bologna

che è a doppio binario e quindi molto più sicura. Loro vogliono usare questo sistema per allargare l'uso del macchinista unico, proprio come sul treno interregionale che arrivava da Verona». Pare infatti che sul treno passeggeri non ci

fossero due macchinisti ma, come accade da un anno a questa parte nonostante la protesta dei macchinisti, un solo guidatore coadiuvato dal capotreno. Il secondo macchinista sui treni interregionali è infatti sostituito dal capotreno

che ha anche la responsabilità dell'intero convoglio e non ha una specifica preparazione su come si guida. «Anche se deve seguire un corso sui segnali - spiega Galvani - non ha quella malizia che i macchinisti acquisiscono con l'esperienza e con l'affiatamento che si aveva fino a qualche anno fa quando le coppie di macchinisti erano quasi fisse».

Le denunce dei parlamentari dell'opposizione non sono state ascoltate e ora è il governo a essere messo sotto accusa. «Denunciavamo da anni il ritardo del raddoppio - ricorda Albonetti, parlamentare Ds - ora abbiamo presentato un'interrogazione urgente al governo perché ci spieghi perché le denunce sono cadute nel vuoto». «Questa drammatica vicenda è ancora una volta conseguenza di una linea ferroviaria obsoleta e di un sistema non sicuro e più volte denunciato - gli dà man forte la senatrice Ds Daria Bonfietti -. Se da una parte si attende da anni il raddoppio, dall'altra c'è la mancanza in cabina di apparati capaci di intervenire in modo automatico. Il nuovo sistema di controllo è previsto solo per il lontano 2010: tempi troppo lunghi per la sicurezza dei viaggiatori, che in questo modo è messa costantemente a repentaglio».