

Oreste Pivetta

LA STRAGE sul binario unico

A colpi di finanziaria cadono gli investimenti per le infrastrutture mentre i «grandi progetti» sono sogni e soprattutto buchi finanziari

Il centrodestra ha progressivamente diminuito le risorse a un ritmo del 12-13% l'anno. Dal 2001 un crollo di oltre 7mila milioni di euro

MILANO Il taglio delle tasse, di cui rideva felice il nostro presidente del consiglio, costerà a tutti qualcosa. In particolare costerà alle ferrovie italiane 150 milioni di euro. Perché, appunto, ai tagli già stabiliti, all'ultimo momento, per far contento il nostro uomo, Siniscalco ha aggiunto quest'ultima sforbiciata: una virgola, uno zac secco. In vecchie lire: 300 miliardi. Poco, tanto, dipende. Però è un semaforo verde al declino, una spintarella lungo il pendio per il quale scivolano gli investimenti pubblici per le infrastrutture (compresi i treni, naturalmente): 37mila milioni di euro, stanziati nel bilancio di previsione dello stato nel 2001, 32mila l'anno dopo, 31mila nel 2003, per scendere ancora sotto la barriera dei 30mila. Secondo un calcolo dell'Associazione nazionale dei costruttori e del Cnel ogni anno con il centrosinistra l'investimento nelle infrastrutture saliva del 10%, con il centrodestra ha preso a scendere del 12-13%. Il pugno duro lo ha usato naturalmente Siniscalco: 20% in meno.

Raddoppio dei binari? -1mlrd. A forza di tagli si finisce inevitabilmente per intrecciare i conti con le tragedie. C'è un numero ad esempio che riguarda da vicino il mancato raddoppio dei binari: un miliardo di euro. Esattamente quanto di anno in anno le ultime finanziarie hanno sottratto al trasporto ferroviario regionale e locale. Al governo non piace questo riferimento e infatti risponde confermando il taglio, ma informando della facoltà concessa alle ferrovie di rivolgersi per un prestito a Infrastrutture Spa, il profitforme calderone che accoglie debiti e promesse finanziamenti. Debiti e crediti non sono ovviamente tutti uguali: si sa che il trasporto locale non vale, politicamente, l'Alta Velocità (che ci riporta alle grandi opere).

I conti sono difficili sempre. Le voci di un bilancio ferroviario sono infinite. Quanto ci costano i nostri treni? 7-8mila miliardi all'anno (sulla base però di un piano decennale di spesa voluto da Cimoli che prevedeva 78mila miliardi). Malgrado tutto sono certe le intenzioni del nostro governo. Sulla base della legge finanziaria dell'anno passato, il piano triennale 2005-2007 poteva contare su quasi 15 miliardi di euro. Cambia tutto con la finanziaria del 2005: neppure 10 miliardi, cioè 5 miliardi di euro in meno. I piani triennali sono previsioni che si possono correggere. Ma il senso di

Ogni anno si riduce di un miliardo il contributo al trasporto regionale. Arrivano tedeschi e svizzeri



Vigili del Fuoco al lavoro per rimuovere le carrozze del convoglio passeggeri coinvolto nello scontro con il treno merci

Baracchi/Benvenuti/Ansa

Meno tasse? Meno soldi alle ferrovie

150 milioni di euro sottratti ai treni per l'Irpef dei ricchi. Ogni anno tagliato un miliardo

tempesta su Lunardi

Violante e i Ds: il ministro venga in Parlamento

ROMA Lunardi venga in Parlamento, dire cosa intenda fare davvero il governo sulle ferrovie. Così ha chiesto il presidente del gruppo Ds della Camera, Luciano Violante. Al ministro si sono riferiti anche altri parlamentari Ds, con una interrogazione parlamentare al Senato dal sen. Walter Vitali (le altre firme sono di Daria Bonfietti, Franco Chiusoli e Giancarlo Pasquini) e alla Camera dall'on. Katia Zanotti (con le firme di Paolo Cento, Alfiero Grandi, Franco Grillini, Andrea Papini, Arturo Parisi, Sergio Sabatini). «Il dolore per i morti e i feriti del tremendo incidente ferroviario di Crevalcore deve unirsi ad un esame rigoroso delle sue cause più profonde e strutturali e a decisioni straordinarie per garantire la sicurezza sui treni, evitando ogni ipocrisia e ogni polemica strumentale» affermano i parlamentari. «La linea Bologna-Verona - spiegano nell'interrogazione - ha ancora ben 72 km sui complessivi 114 di lunghezza a binario unico nonostante faccia parte della direttrice

strategica del Brennero che unisce l'Italia al centro e al nord Europa, sia in attesa da decenni del raddoppio completo della linea e si preveda che solo a fine 2008 ciò possa essere realizzato». «La sicurezza su questa linea è interamente affidata all'attenzione del macchinista secondo il sistema più arretrato in uso sulla rete ferroviaria nazionale - aggiungono i parlamentari. - Se la linea fosse stata dotata quantomeno del sistema di sicurezza con il richiamo del segnale in cabina attualmente in uso sulle altre tratte più importanti del Paese probabilmente la tragedia poteva essere evitata». In attesa del completamento del piano di Rfi «che prevede di dotare le tratte più importanti della rete ferroviaria italiana del sistema Smt (Sistema Controllo Marcia Treno)» secondo i parlamentari «è indispensabile che intanto su tutte le linee siano installati quantomeno sistemi intermedi del tipo di quello che consente il richiamo del segnale in cabina». Al Ministro Lunardi chiedono dunque se «non consideri necessario un Piano straordinario per la sicurezza sulla rete ferroviaria italiana con l'obiettivo di dotare tutte le tratte in tempi brevi di sistemi moderni» e se «non consideri altresì indispensabile un Piano serio e credibile per il raddoppio in tempi ravvicinati di tutte le tratte più importanti a binario unico».

Il ministro ha risposto che sarà in commissione trasporti a Montecitorio martedì pomeriggio.

	Rete ferroviaria Km	Viaggiatori Km	Tonnellate Km
Italia	15.985	46.000	22.000
Francia	29.400	73.200	50.000
Germania	35.800	69.300	72.400

RETE FERROVIARIA IN ITALIA

1940:	23.000 km
1985:	19.726 km
2002:	15.985 km

Linee elettrificate:
10.891 km di cui a binario doppio 6.221 km, a binario unico 4.670 km

Linee non elettrificate:
5.094 km di cui a binario doppio 44 km, a binario unico 5.050 km

TARIFFE PASSEGGERI

(in cent. di euro a km)

Germania	9,5
Francia	8,7
Svizzera	8,6
Austria	6,6
Spagna	4,9
Italia	4,7
Media	7,7

marcia è chiaro.

Il deserto dei cantieri. Commentano politici e tecnici: l'andamento virtuoso si è trasformato in un andazzo penoso, da recessione, da crisi. Berlusconi che s'era presentato agli

elettori con la carta geografica delle grandi opere s'è rassegnato a inaugurare cantieri che erano stati inaugurati da Ciampi qualche anno prima e a finanziare progetti molto meno onerosi delle opere vere. Una svolta: si

Quella telefonata disperata per evitare lo scontro

Il capostazione di San Felice ha cercato di avvisare col cellulare il macchinista dell'interregionale, ma senza ricevere risposta

Gigi Marcucci

BOLIGNA Troppo presto per parlare di errore umano. Troppo presto, quindi, per escludere cause strutturali. Primo dato certo nelle indagini: lo scontro di venerdì nella nebbia di Crevalcore è avvenuto perché uno dei due treni coinvolti, probabilmente l'interregionale 2255 proveniente da Verona, non si è fermato al segnale rosso. Questo però non basta a concludere che la responsabilità dell'incidente sia di due dei quattro macchinisti rimasti uccisi. Secondo pilastro dell'inchiesta: quando i controllori del traffico si sono accorti che i due treni erano in rotta di collisione, hanno cercato di fermare uno chiamando i macchinisti sul cellulare di rete. La sicurezza di ferrovieri e passeggeri affidata a un telefonino.

La soluzione del caso, spiega il sostituto procuratore Enrico Cieri, è ancora nelle «zone tachigrafiche», in pratica le scatole nere dei locomotori coinvolti nel disastro, e nelle *memory card* acquisite nelle sale operative delle tre stazioni interessate al traffico in quella zona: Bologna cen-

trale, San Felice sul Panaro, Bolognina-Crevalcore. Il pm ha disposto anche perizie tossicologiche e alcolemiche sui corpi dei conducenti dei due convogli. «Questa procura ha delle ipotesi che prima di tutto vanno verificate», spiega Cieri, che implicitamente invita a non accusare chi non può più difendersi: «Ogni conclusione prematura sarebbe superficiale e, in secondo luogo, poco attenta alle eventuali ragioni di chi viene additato come responsabile della tragedia».

Le indagini ieri mattina il personale della Polfer ha sequestrato i tiranti deformati dello scambio all'uscita della stazione di Bolognina-Crevalcore, circa trecento metri prima del luogo in cui l'interregionale e il merci si sono scontrati. I tiranti costituiscono la prova che il

na-Crevalcore, circa trecento metri prima del luogo in cui l'interregionale e il merci si sono scontrati. I tiranti costituiscono la prova che il

treno proveniente da Verona ha proseguito nonostante il rosso, «talvolta», cioè danneggiando lo scambio. Questo era stato predispo-

sto per permettere al treno merci proveniente da Bologna di imboccare la linea cosiddetta «deviata» della stazione di Bolognina. L'interregio-

nale, secondo una prima ricostruzione, avrebbe dovuto attendere che la manovra fosse finita e invece ha tirato dritto, non fermandosi davanti al semaforo rosso.

La telefonata Il capostazione di San Felice sul Panaro, dopo aver capito che il treno passeggeri aveva saltato lo stop e stava per andare a schiantarsi contro il convoglio merci ha fatto un estremo tentativo per scongiurare lo scontro: ha chiamato il cellulare del macchinista dell'interregionale. Senza ottenere risposta. Forse perché l'impatto c'era già stato. La testimonianza del capostazione è stata acquisita. Il ferroviere ha fatto due chiamate: prima una

alla stazione di Bologna, poi quella al macchinista. Che su certe linee, in caso di guasto o errore umano, l'incolumità di viaggiatori e ferroviere possa essere affidata a un telefono cellulare fa una certa impressione, ma è proprio questo che sta emergendo dall'inchiesta.

I precedenti I semafori delle ferrovie non sono come quelli delle strade. Nel caso di Crevalcore, se i collegamenti della linea hanno funzionato correttamente, il rosso della stazione dovrebbe essere stato preannunciato da due segnali di protezione, cioè da altri due semafori che si trovano, rispettivamente, a un km e a circa 600 metri dalla stazione di Bolognina. Dopo un altro incidente, avvenuto a Casalecchio il 30 settembre del 2003 (un morto 150 feriti) si accertò che non sempre gli impianti avevano funzionato. La difesa del macchinista raccolse sette testimonianze di colleghi che si erano trovati davanti al semaforo rosso, segnale di linea impedita, dopo che i segnali di protezione avevano indicato via libera. In un caso, il dirigente di movimento disse al macchinista che c'era stata un'avaria all'impianto.

la denuncia

«Tolta la sicura per risparmiare»

BOLIGNA «Sulla linea ferroviaria Bologna-Verona c'era, fino a circa il 1990, un sistema elementare di sicurezza che si attivava in caso di passaggio di un treno con il rosso, ma è stato tolto a causa del costo della manutenzione». Si è appena chiuso il Consiglio comunale straordinario di Crevalcore, la conta delle vittime non è ancora ultimata, quando Ermete Tassinari, ferroviere dal 1968 al 1994 e oggi consigliere comunale a Sant'Agata Bolognese, racconta ad alta voce «la sua storia» davanti ad un funzionario di Rfi, Maurizio Gentile: «Il sistema di sicurezza è stato attivo sicuramente dagli inizi degli anni '80 fino a circa il 1990 - spiega l'ex ferroviere - e pur se elementare funzionava. C'erano delle boe che tra-

smettevano le frequenze in macchina avvertendo se si superava un semaforo rosso. Io ho lavorato per vent'anni sulla Bologna-Tavernole, lungo la linea Bologna-Verona, e posso garantire che quel sistema c'era e funzionava, poi è stato tolto per i costi di manutenzione». Attorno al ferroviere ci sono due parlamentari, la ds Bonfietti e il verde Cento, che hanno partecipato al consiglio straordinario di Crevalcore. L'esponente del Sole che ride annuncia: «Presenterò un'interrogazione parlamentare su quanto racconta il signor Tassinari. Questa era una strage annunciata e dobbiamo lavorare perché la sicurezza non sia ridotta e perché cose come questa non accadano mai più».

Ma di sicurezza e di sistemi che impediscano che il mancato stop ad un semaforo rosso si trasformi in tragedia si parla da tempo. La stessa Trenitalia ha ammesso che nel corso del 2004 gli incidenti di questo tipo - l'infrazione in termine tecnico di dice «Spad» - sono stati 12. Ma a questi va aggiunto l'incidente di Taranto del 3 dicembre scorso che causò il ferimento di 78 passeggeri.

Il pm ha disposto perizie tossicologiche e alcolemiche sui corpi dei conducenti dei due treni