

Gigi Marcucci

BOLOGNA «Ero ancora un ragazzo ma lo ricordo bene. Sulle motrici in servizio su quella linea c'era un apparato uguale a quello per la ripetizione del segnale. C'era, ma non è mai entrato in funzione. Sarà stata la fine degli anni 70, credo che la sperimentazione sia stata abbandonata».

Sergio Maiani, 50 anni, è un veterano dei binari. Per quattro lustri ha fatto il macchinista sui treni merci, conosce bene, come tutti i colleghi, le sette diramazioni che partono dalla cintura bolognese: compresa quella che porta a Verona, naturalmente. La sperimentazione che ricorda è probabilmente la stessa a cui ha fatto cenno, due giorni fa, un comunicato delle Fs. Il sistema era stato importato dalla Spagna, ma non funzionava e quindi fu abbandonato. Questo significa che di dotazioni di sicurezza sui binari dove, giovedì scorso, 17

vite sono state cancellate nello scontro tra due treni, si discute da più di 20 anni. Il sistema di ripetizione del segnale in cabina in realtà si chiama «Blocco automatico a correnti codificate»: è un dispositivo applicato sulla rete, che replica i segnali all'interno della cabina di guida. Se, ad esempio, un macchinista ignora il rosso, come sembra sia accaduto a Crevalcore, il treno si ferma automaticamente. È in funzione sulle linee più importanti e ad alta velocità, ma non su quelle regionali come la Verona-Bologna. Qui le Fs hanno invece puntato sul Vacma, detto anche «Uomo morto». Il Vacma chiede al macchinista di eseguire delle operazioni e in questo modo si accerta che sia vivo e in salute. È come se la nostra automobile ci suggerisse ogni tanto di dare un colpo di clacson. Se il macchinista non risponde, il convoglio si ferma. Se il macchinista sbaglia, il sistema non è in grado di intervenire.

«I risultati li abbiamo visti», commenta amaro Maiani, che è anche sindacalista della Filt-Cgil. Il Vacma è stata la ricetta usata sulle linee regionali per togliere dalla cabina un macchinista e sostituirlo con un capotreno. Ma questo secondo Magnani non è significativo. Conosceva bene Paolo Cinti, il capotreno morto nello schianto di Crevalcore. «Era una persona di grande serietà e preparazione e conosceva perfettamente i segnali - spiega - avere di fianco una persona così at-

Sergio Maiani:
«I risultati di questa scelta li abbiamo visti. Se in più ci mettiamo anche la nebbia...»

”

Felicia Masocco

ROMA «Detto onestamente, non tutti i ritardi relativi al sistema dei trasporti e alla sua sicurezza sono ascrivibili agli ultimi tre anni, si tratta di ritardi antichi. Altrettanto onestamente va detto che gli ultimi tre anni sono stati demenziali per la politica dei trasporti nel nostro Paese». Nicoletta Rocchi è membro della segreteria confederale della Cgil, «basta guardare a come la legge-obiettivo ha smantellato il Piano generale dei Trasporti», spiega, o «osservare la totale subalternità dell'attuale management delle Ferrovie alle scelte del governo. Dirigenti che di fatto hanno dato l'ok al continuo taglio dei trasferimenti dallo Stato alle Fs sostenendo di essere in grado di portare comunque avanti i loro pro-

getti. Come si visto non è vero». **Quando dice che i problemi hanno radici antiche a cosa si riferisce?**
«Molti dicono che in Italia si è penalizzato il trasporto su ferro a tutto vantaggio del trasporto su gomma, cioè a vantaggio delle autostrade. È la politica ad essere accusata di questo. È vero, anche il trasporto merci si fa in buona parte su gomma, ed è stato così per un certo periodo della nostra storia. Oggi le cose stanno un po' diversamente, oggi viene registrata l'assenza di interventi in tutte le infrastrutture dei trasporti e questo rende sempre più marginale, periferico e in ritardo il nostro Paese. Eravamo i primi per le autostrade, stiamo diventando gli ultimi anche in questo».

In sintesi, oggi né ferro, né gomma. Per mancanza di risorse o per che cosa?
«Per il sistema dei trasporti italiani gli ultimi tre anni sono stati demenziali. Ponendosi l'obiettivo di accelerare gli investimenti per le grandi opere snellendo gli adempimenti burocratici che ritardavano la costruzione delle grandi, il governo Berlusconi

LA STRAGE sul binario unico

Il metodo della ripetizione di segnale se si passa col rosso fa fermare il convoglio automaticamente: «Era stato provato ma in seguito lo hanno abbandonato»

Le Fs hanno puntato sul cosiddetto Vacma, che gli addetti ai lavori hanno ribattezzato l'«uomo morto»: «Se il macchinista sbaglia il sistema non è in grado di intervenire»

Treni, sulla sicurezza esperimenti lasciati a metà

Il macchinista: «Il sistema per fermare il treno c'era, ma sulle tratte regionali non funziona»



Vigili del fuoco al lavoro sul luogo dell'incidente del 7 gennaio scorso

Foto di Benvenuti/Ansa

identificate tutte le vittime

Bruno, l'ultima lezione «spirituale» di yoga

MANTOVA Stava andando a Bologna, come ogni settimana, per coltivare la sua grande passione diventata col tempo un vero e proprio lavoro, lo yoga. Venerdì scorso si è fermato per sempre prima della stazione di Crevalcore, a pochi chilometri dal capoluogo felsineo. Bruno Nadali, 50 anni, originario di Buscoldo di Curtatone, nel mantovano ma da anni residente a Verona, figura tra le 17 vittime - ieri si è ultimata all'identificazione di tutti i corpi - del treno passeggeri schiantatosi contro un merci nelle campagne di Crevalcore. Maestro di yoga, come ogni settimana anche venerdì scorso aveva preso il treno delle 11:39 a Verona per raggiungere a Bologna il suo maestro abituale con cui affinare le tecniche di meditazione orientale. Dopo un passato alle dipenden-

ze delle Poste come portalettere, la sua nuova professione era proprio quella di maestro di yoga, che svolgeva in diverse città del nord Italia attraverso l'organizzazione di vari corsi. Di lui ora resta solo un'agenda rinvenuta tra i rottami del convoglio e da cui alcuni amici sono risaliti per l'identificazione. Bruno Nadali (che viveva solo nell'appartamento di Verona), infatti, aveva parlato il giorno prima del suo viaggio a Bologna soltanto ad un'amica: «Noi familiari - dice la sorella Bruna che abita ancora a Crese, a pochi chilometri da Buscoldo, con l'anziana madre Emma - non sapevamo che fosse su quel treno. L'ultima volta che ci eravamo visti era stato per Santo Stefano quando Bruno è venuto qui da me a pranzo assieme agli altri nostri fratelli Angelo, che abita a Buscoldo, e Maria Rosa, che vive qui vicino, a Rivalta. Adesso tutto è finito». Nadali (che aveva una figlia 24enne residente a Mantova), dopo il diploma da ragioniere, aveva vinto il concorso alle Poste come portalettere ed era stato assegnato ad Ostiglia. Da qui, quando il lavoro glielo consentiva, raggiungeva Bologna, dove frequentava l'università. In treno. Sulla stessa linea a binario unico che, anni dopo, lo ha spazzato via.



Cofferati in visita ai feriti dell'incidente ferroviario di Crevalcore Foto di Benvenuti/Ansa

Perizie sul funzionamento delle «sicure»

I magistrati: «Andremo fino in fondo». Liberati i binari, ieri sera la linea è tornata alla normalità

BOLOGNA La Procura di Bologna intende indagare a fondo anche sulla presenza o meno di sistemi di sicurezza lungo la linea Verona-Bologna, dove giovedì scorso è avvenuto lo scontro frontale tra l'interregionale 2255 e un treno merci carico di travi d'acciaio. Lo assicura il procuratore capo Enrico Di Nicola, che oggi, insieme al sostituto procuratore Enrico Cieri, procederà alla stesura dei quesiti destinati al consulente Giorgio Diana, ordinario di modellistica e simulazione dei sistemi meccanici al Politecnico di Milano, veterano delle inchieste sui disastri ferroviari. «Andremo a fondo anche su questo», spiega il procuratore, «saranno fatti accertamenti con la massima attenzione per chiarire il come e il perché

dello scontro fra i treni: e visto il decesso dei macchinisti, a maggior ragione dovranno essere approfonditi tutti gli aspetti dell'incidente». A due giorni dal disastro ferroviario di Crevalcore, Di Nicola ribadisce l'impegno a fare luce sulle cause dello scontro. «Faremo tutte le domande necessarie e che noi riterremo più opportune», si è limitata a dire. L'obiettivo dei magistrati è comunque abbastanza chiaro, anche perché Di Nicola e Cieri, si sono già confrontati con il professor Diana in questi due giorni. Il consulente dovrà ovviamente verificare quali sono state le cause dello scontro, ricostruendone la dinamica: per questo dovrà pure analizzare quale fosse lo stato delle strutture e delle apparecchiature tecniche e se

queste hanno funzionato regolarmente. Così come dovrà pure verificare quali erano i sistemi tecnologici in funzione sulla linea Bologna-Verona e se fossero o meno in grado di evitare l'incidente. Fondamentale sarà l'analisi dei dati contenuti nella zona tachigrafica, la scatola nera dei treni in sostanza: solo in quel momento, per esempio, sarà possibile formulare una seria ipotesi sulla velocità dei due convogli. Intanto si apprende che Trenitalia e i famigliari dei quattro macchinisti avranno la possibilità di nominare propri consulenti in vista delle autopsie cui saranno sottoposti i ferrieri in servizio morti nello scontro fra treni avvenuto venerdì a Crevalcore, nel bolognese. Per le autopsie - accertamenti tecnici

non ripetibili - la Procura di Bologna ha infatti avvertito le parti che possono avere interesse in un'inchiesta che resta a carico di ignoti. Proprio a causa dell'esame autoscopico si allungano i tempi di restituzione delle quattro salme ai parenti, mentre i corpi delle altre tredici vittime dovrebbero essere messe a disposizione dei famigliari da domani: entro la serata infatti i tre medici dell'Istituto di medicina legale di Bologna dovrebbero completare tutti gli esami necroscopici.

Intanto i vigili del fuoco hanno completato lo sgombero dei binari dall'ammasso di lamiere del dopo incidente. E la tratta ha ripreso il funzionamento con il passaggio, poco dopo le 19, di un Eurostar diretto a Roma.

tenta o un altro macchinista non è poi così diverso. Al momento dell'incidente, Cinti viaggiava su una linea a binario unico e quindi era in cabina, di fianco al macchinista. Neanche questo è bastato».

«Quando si viaggia con la nebbia è inevitabile avere paura - continua Maiani -. La nebbia è micidiale e vedere i segnali è molto difficile, richiede una grandissima concentrazione. Sfidò qualunque automobilista, anche il più prudente, a dire che non è mai passato, per errore, con il semaforo rosso. Può accadere, oggi esiste la tecnologia adatta a

impedire che un errore si trasformi in tragedia. La domanda è: perché non viene usata?».

C'è sicuramente un problema di investimenti, sottolinea Antonio Fusco, macchinista e componente della Rsu per la Filt-Cgil: «Oggi ci sono meno investimenti, dunque meno sicurezza e più incidenti». C'è anche un paradosso, aggiunge Maiani. Il paradosso si chiama «Sistema controllo marcia treno» (Scmt). Si tratta di una nuova versione del sistema di ripetizione del segnale in cabina. Entro il 2006 dovrebbe essere installato su 10.000 chilometri di linea ferroviaria. Il sistema verifica che la velocità del convoglio e le operazioni del macchinista siano compatibili con la velocità autorizzate e i segnali del tratto che sta percorrendo. Alla prima manovra sbagliata, blocca il treno. «Il paradosso è che sulle linee come la Milano-Bologna, dove c'è già la ripetizione del segnale, un sistema più vecchio ma comunque sicuro, ora stanno installando lo Scmt. Sulle linee regionali invece non c'è nulla del genere».

Così il macchinista, che necessariamente lavora su più linee, deve adattarsi a una rete fatta a macchia di leopardo. Tratte sicure, altre meno, altre ancora per niente. «Il macchinista si forma nel corso di anni, impara a conoscere i territori che attraversa, fissa numerosissimi punti di riferimento - spiega Maiani -. Ma quando c'è nebbia, tutto diventa bianco, i punti di riferimento spariscono». Rimangono i segnali, se riesci a vederli. Il 30 settembre del 2003, un treno regionale proveniente da Porretta e diretto a Bologna, superò il rosso e si schiantò contro la spalletta in cemento che chiudeva un binario morto. Ci furono un morto e 150 feriti. Ci fu un accordo per installare il sistema Scmt anche su quella linea. Non è ancora successo.

Interrogazioni parlamentari e proteste sindacali non hanno prodotto cambiamenti neanche sulla Verona-Bologna. Il parlamentare Ds Giovanni Kessler, proprio un anno fa aveva denunciato in un'interrogazione l'inadeguatezza del binario unico su una linea che collega Nord Europa e Italia. Tra le vittime del disastro di Crevalcore c'è anche un suo cugino, Alberto Mich, rappresentante di commercio.

«Il paradosso è che mettono nuovi sistemi di protezione su tratte che già li hanno mentre lasciano sguarnite le altre»

”

Nicoletta Rocchi, membro della segreteria confederale della Cgil: «Basta guardare a come la legge-obiettivo ha smantellato il Piano generale dei Trasporti...»

«Paghiamo i “signorsì” delle Ferrovie alle scelte del governo»

Felicia Masocco

getti. Come si visto non è vero». **Quando dice che i problemi hanno radici antiche a cosa si riferisce?**
«Molti dicono che in Italia si è penalizzato il trasporto su ferro a tutto vantaggio del trasporto su gomma, cioè a vantaggio delle autostrade. È la politica ad essere accusata di questo. È vero, anche il trasporto merci si fa in buona parte su gomma, ed è stato così per un certo periodo della nostra storia. Oggi le cose stanno un po' diversamente, oggi viene registrata l'assenza di interventi in tutte le infrastrutture dei trasporti e questo rende sempre più marginale, periferico e in ritardo il nostro Paese. Eravamo i primi per le autostrade, stiamo diventando gli ultimi anche in questo».

In sintesi, oggi né ferro, né gomma. Per mancanza di risorse o per che cosa?
«Per il sistema dei trasporti italiani gli ultimi tre anni sono stati demenziali. Ponendosi l'obiettivo di accelerare gli investimenti per le grandi opere snellendo gli adempimenti burocratici che ritardavano la costruzione delle grandi, il governo Berlusconi

ha varato la «legge obiettivo». Questo provvedimento ha di fatto sostituito, smantellandolo, il Piano generale dei Trasporti, il piano-Bersani. Una serie di misure che si proponevano di ridurre progressivamente il gap di infrastrutture per trasporti tra l'Italia e il resto d'Europa, erano cioè stati programmati priorità e investimenti, coerentemente con i conti pubblici italiani, ma con un grosso sforzo in questo senso. C'era una politica per il settore che oggi non c'è, non c'è più. Non a caso i lavori che si stanno completando in questi anni portano tutti la firma del centrosinistra. Io trovo che sia demenziale non avere più il Piano e non avere di fatto la «legge-obiettivo» che doveva sostituirlo, non c'è né l'uno né l'altra. Non si sta facendo nulla».

Che cosa andava fatto nel trat-

to di ferrovia teatro dello scontro costato così tante vite?

«La ferrovia Modena-Verona è per due terzi a binario unico, il raddoppio dei binari si doveva fare entro il 2008, era un lavoro previsto e calendarizzato. Ma le Ferrovie tendono a risparmiare, sia sulla forza lavoro, sia sugli interventi necessari per mettere in sicurezza la rete. Nel caso del raddoppio della Modena-Verona hanno sostenuto che era inutile dotare quel segmento di ferrovia di sistemi più moderni perché era previsto il rinnovo completo. L'attenzione verso la sicurezza è stata messa in secondo piano, prima venivano i conti delle Ferrovie».

Perché i bilanci devono quadrare nonostante il continuo taglio dei trasferimenti.

«Esattamente. Vorrei anche dire

che l'attuale management delle Ferrovie è totalmente subalterno alle scelte del governo e di Berlusconi e di fronte all'assottigliarsi delle risorse non ha saputo far altro che sostenere che sarebbe comunque riuscito a portare avanti i progetti. La dirigenza ha di fatto dato l'ok alla riduzione delle ri-

La sicurezza, come per la tratta Modena-Verona, va in secondo piano: si guarda solo ai conti delle Fs

”

sorse per la rete ferroviaria. Quando è chiaro che episodi di questo genere possono ripetersi in zone ad alta densità di popolazione e ad alto pendolarismo».

Va detto anche che le Ferrovie hanno conosciuto in un recente passato una forte ristrutturazione. Quanto ha pesato?

«Quello di cui stiamo parlando avviene dopo gli anni di cura-Cimoli, ovvero di una riduzione gigantesca dei costi. Meno personale, meno attività di manutenzione ordinaria. Molti subappalti ed externalizzazioni di quanto prima si faceva all'interno di Fs. La cura-Cimoli ha significato migliori bilanci, ma un peggioramento della struttura ferroviaria nel Paese. Si è struttato tutto sull'alta velocità abbandonando il resto. È questo è un grosso errore».