

Sequestrata la stazione ferroviaria, periti al lavoro per chiarire cosa non ha funzionato

Polemiche sul locomotore: troppo vecchio per «leggere» le indicazioni di sicurezza. Quattro feriti ancora gravi

«Disastro colposo, aspettiamo la scatola nera»

Roccasecca, i magistrati annunciano tempi lunghi per l'inchiesta sull'incidente ferroviario. I macchinisti accusano: il sistema di controllo non c'era. Trenitalia: è errore umano

di Roberto Monteforte inviato a Roccasecca

PERCHÉ quel terribile impatto? Perché alle 15,30 di lunedì l'interregionale Roma-Campobasso è sopraggiunto su quel binario 2 della stazione di Roccasecca travolgendo il treno dei pendolari Roma-Cassino che aveva appena ripreso la sua marcia? Tutto

per una manciata di minuti. Cosa non ha funzionato? Errore umano o insufficienze del sistema di sicurezza? Sono almeno due le verità a confronto. Quella dei due macchinisti dell'interregionale - ed il fatto che fossero due già rappresenterebbe uno standard di sicurezza - che ribadiscono la loro tesi: i segnali di allerta di area occupata non sono scattati né a 2400 metri, né ai 1200 metri. Semaforo verde. Quando si sono accorti dell'altro convoglio ancora fermo era troppo tardi. Hanno azionato i freni e di corsa hanno ripercorso i vagoni del Roma-Campobasso per avvisare del pericolo i passeggeri ed invitarli a spostarsi nelle carrozze di coda.

Diversa la ricostruzione di Trenitalia e Ffi, che ieri hanno espresso solidarietà e prestato assistenza ai feriti. Il sistema di sicurezza avrebbe funzionato a dovere. La segnalazione del pericolo sarebbe scattata. Tutto sarebbe registrato e monitorato. Basta esaminare la scatola nera. Errore umano, quindi, la conclusione implicita. Sullo sfondo resta la polemica sull'adeguamento dei sistemi di sicurezza dell'intera rete e della «flotta locomotori» con la diffusione del sistema SCMT (sistema controllo marcia treno) che ridurrebbe al minimo le possibilità di errori umani, e poi sulla copertura finanziaria per perseguire questa politica. Ma contano i fatti nella loro drammaticità. E sui fatti lavora la procura di Cassino. Il fascicolo è aperto: disastro colposo contro ignoti è l'imputazione. Già ieri mattina il sostituto procuratore Maria Beatrice Siravo ha convocato il personale delle Ferrovie e nel tardo pomeriggio ha fatto un lungo sopralluogo alla stazione di Roccasecca. Le carrozze erano lì, al secondo binario, accartocciate una sull'altra. Uno scenario ancora inquietante. Quell'area è sotto sequestro, mentre sul binario 4 i treni hanno ripreso a transitare. Il

magistrato con i suoi collaboratori ha esaminato i rottami per due volte. Ha voluto visitare la cabina del capostazione e visionare la strumentazione. La seconda volta, in serata, con lei vi erano anche i periti nominati dal tribunale, l'ingegner Belforte del Politecnico di Milano e il professore Diana, che ha già seguito il disastro di Crevalcore. Gli esperti hanno visionato anche l'interno delle vetture. Un'indagine che si preannuncia non breve. «Al momento non possiamo parlare di dissequestro - ha chiarito il procuratore capo Gianfranco Izzo -. Il reato ipotizzato è quello di disastro colposo contro ignoti. Lo scalo ferroviario verrà dissequestrato solo quando i periti avranno ultimato tutti i rilievi e stilato una relazione».

Ieri sono stati nuovamente ascoltati i due macchinisti, Mario Ven-

ditti e Gabriele Mangano, e il capostazione di Roccasecca. Sul disastro pesa la condizione dei feriti. In mattinata dall'ospedale di Cassino sono stati dimessi altri 15 viaggiatori sui 30 ricoverati subito dopo l'incidente. Restano drammatiche le condizioni dei coniugi Vallillo e della loro bambina ancora in coma. I ricoverati da «codice rosso» sono ancora quattro.

«Ho visto un pezzo di lamiera azzurra, forse uno sportello, volare fuori dal mio finestrino, solo dopo ho avvertito forte l'impatto», racconta Giovanna Miele di Cassino che era sul treno diretto a Campobasso. Era di ritorno da Urbino dove aveva conseguito un master in filosofia. È ancora scossa. Ha riportato un trauma cranico perché investita in pieno da un altro passeggero del treno che viaggiava a qualche sedile di distanza dal suo e che le è finito addosso. Le è andata bene. Solo per un caso non si è trovata nella prima carrozza, quella che si è impennata. «C'erano diverse persone in piedi io non mi sentivo molto bene, e allora un controllore mi ha detto che forse nell'ultima carrozza avrei trovato posto. Ho pagato la differenza per la prima classe e mi sono spostata».



Un vigile del fuoco passa accanto ai resti dei vagoni andati distrutti dall'incidente. Foto di Alessandro Di Meo/Ansa

LA FAMIGLIA VALLILLO Da 20 anni all'estero, tornavano per le feste. La piccola Gabriella in coma

Il tragico viaggio degli italiani d'Inghilterra

inviato a Roccasecca

Doveva essere un viaggio di festa, non una tragedia. Antonio e Lidia Vallillo ci tenevano proprio a trascorrere le feste con i loro familiari. È da vent'anni che hanno lasciato il loro paese, Ferrazzano, a due passi da Campobasso. Vivono a Luton, città inglese a nord di Londra. Come tanti hanno lasciato l'Italia in cerca di fortuna. È stata dura. Poi Antonio, quarantenne anni, ce l'ha fatta. Si è messo in proprio. Vende gelati. Lidia, oltre a seguire la famiglia, lavora part-time in un'azienda. Deve essere stata grande la voglia di rincuorare i genitori e amici. La famiglia Vallillo - Antonio ha due fratelli e due sorelle - è molto unita. E poi l'ultimo viaggio in Italia risaliva ormai a otto anni fa. Allora i loro tre figli erano piccoli. Ora Marcello ha 17 anni, Riccardo è dodicenne e la piccola Gabriella ha nove anni. Parlano solo inglese, ma ci tengono ai legami fami-

liari. Erano felici di rivedere zii e cugini.

Ferrazzano, oramai, è già periferia di Campobasso e questa era la loro meta. Lunedì hanno preso quel treno in partenza da Roma: era l'ultimo tratto del loro viaggio. Ad attenderli alla stazione c'era Lillo, il fratello più grande di Antonio. Ha atteso invano. Ha saputo in stazione prima del ritardo e poi dell'incidente. Con suo figlio ha raggiunto Roccasecca e poi l'ospedale di Cassino. Non ha ancora avuto modo di vedere il fratello e la cognata. Troppo gravi le loro condizioni. Per Gabriella, dopo quel terribile volo dal va-

Da Luton tornavano a Ferrazzano da dove papà Antonio e mamma Lidia erano partiti vent'anni fa

gione, la vita rimane attaccata ad un filo. È stata trasportata d'urgenza a Roma. Avrebbe dovuto essere ricoverata all'ospedale pediatrico del Bambin Gesù, ma i medici hanno preferito il san Camillo. La madre è al Gemelli, sempre gravissima. Per Antonio la situazione sembra migliorare. Il quadro clinico è sempre da «codice rosso», ma è trasportabile. Dopo esami clinici, tra cui una tac, è stato deciso il suo trasferimento all'Umberto I dove nelle prossime ore sarà sottoposto a un delicato intervento neurochirurgico. Lillo per tutto il tempo è rimasto a rincuorare i due nipoti feriti. Prima erano ricoverati in due reparti diversi. Il piccolo Riccardo in ortopedia (per traumi agli arti inferiori e alla caviglia sinistra), mentre Marcello in chirurgia. Va sottoposto ad accertamenti ulteriori per verificare possibili lesioni. Poi i sanitari hanno deciso di metterli uno di fianco all'altro. Riccardo ha raggiunto il

fratello maggiore. Possono farsi compagnia, sostenersi a vicenda. Lo zio e il cugino non li lasciano un minuto. Neanche la volontaria della Croce Rossa che fa loro da interprete. Sanno di quanto successo al resto della famiglia. Ma non tutto. È stato detto loro che sono ricoverati in grandi ospedali della Capitale. Che le loro condizioni sono stabili. Ma non sanno quanto siano drammatiche. Il figlio di Lillo, appena ha potuto, ha raggiunto la Roma per essere vicino alla zia e alla cuginetta. Ma molto probabilmente non ha potuto abbracciarle. Gabriella è ancora in coma e sono ancora troppo gravi le condizioni di Lidia. I tre Vallillo, inglesi dei Campobasso, sono le vittime più serie dell'incidente di Roccasecca. Poteva essere una strage. Non lo è stata, ma la sorte si è accanita contro questa famiglia. Tutti sperano che il prezzo non sia insopportabilmente alto.

r.m.

Vasco Errani: «Vogliamo chiarezza sugli orari»

«O Trenitalia dà delle risposte vere sugli orari oppure metteremo in discussione il contratto di servizio». Queste le parole del presidente della regione Emilia Romagna, Vasco Errani, dopo le proteste degli utenti legate ai disservizi provocati dal nuovo orario ferroviario entrato in vigore nei giorni scorsi. Orario che ha penalizzato soprattutto alcuni aree del nord della regione come quella piacentina. «L'investimento sul sistema ferroviario - ha detto Errani nel saluto di fine anno alla stampa - è un grande tema nazionale che va visto anche nelle relazioni con Trenitalia. Devono cambiare alcune condizioni di orari e collegamenti, almeno in tutta la parte nord della regione, specie nell'area piacentina verso Milano. Diversamente noi avremo il problema di mettere in discussione il contratto di servizio». Il prossimo mese, infatti, ci sarà la prima verifica regionale sul nuovo orario dei treni entrato in vigore all'inizio di dicembre.

Protesta contro Trenitalia: sindaco butta giù un muro

Ha preso a calci e buttato giù il muretto di mattoni che stavano costruendo davanti al bagno della stazione ferroviaria di Cerignola la Campagna. Protagonista del fatto il sindaco di Cerignola, Matteo Valentino (Ds). «L'iniziativa - ha spiegato il primo cittadino - è in segno di protesta contro Trenitalia che non ha rispettato gli impegni e non è capace di gestire treni e stazioni». Lo scorso 15 dicembre, infatti, nel corso di una conferenza di servizi, i rappresentanti regionali di Trenitalia avrebbero garantito al sindaco un intervento su Rete ferroviaria italiana, la società che gestisce le stazioni, per realizzare lavori di manutenzione e per riattivare i servizi minimi per i passeggeri, bagni compresi. «Disattendendo ogni impegno - ha aggiunto Valentino - questa mattina si è presentata in stazione una squadra di operai che ha avuto disposizione di murare l'accesso ai servizi igienici. I cerignolani sono cittadini al pari di tutti gli altri: non è possibile trattarli a questo modo».

Tratte cancellate, manutenzione a picco: da giugno le Ferrovie rischiano il tracollo

La Finanziaria taglia quasi 3 miliardi di euro: per la rete ordinaria un colpo micidiale. Rotte le trattative sulla sicurezza: i sindacati annunciano lo sciopero per il 26 gennaio

di Massimo Franchi / Roma

Fino a giugno. «Con questi finanziamenti le Ferrovie possono sopravvivere solo fino a metà anno», denunciano i Ds. E spiegano in modo documentatissimo perché le nostre ferrovie sono lasciate allo sfascio. «Il quadro è così fosco che, incidenti a parte, non so se in Italia a luglio circoleranno treni», attacca Franco Raffaldini, responsabile trasporti Ds. Aveva preparato uno studio dettagliato del bilancio Fs (la holding che racchiude Trenitalia e Rfi) in vista dello spot di Berlusconi sull'Alta velocità Roma-Napoli (il viaggio inaugurale ieri è stato fatto con a bordo solo tecnici). Lo ha dovuto tirar fuori in tutt'altro contesto, ma la sostanza non cambia. «Non c'è regione in cui milioni di pendolari sono infuriati per gli oltre 700 treni soppressi

in questo periodo, per non parlare dei tagli a sicurezza e manutenzione. Occorrerebbe un grande piano di intervento e invece rispetto ai 3 miliardi e 258 milioni di euro che lo Stato ha promesso alle Fs ne arriverà la miseria di 276 milioni, con un taglio complessivo di 2 miliardi e 981 milioni». «Miracolo» della finanziaria (1,2 miliardi di tagli) e dei collegati che hanno cancellato tutti i

Già 700 treni «spartiti» ammodernamento della linea compromesso pendolari costretti a supplizi continui

Treni d'Italia		
Rete ordinaria	Manutenzione	Tav
Stanziamiento	Stanziamiento	Stanziamiento
276 milioni di euro	1.320 milioni di euro	2.100 milioni di euro
Dei 3.200 previsti	Dei 1.859 previsti	

capitoli di spesa. La mazzata si abatterà quasi esclusivamente sulla rete ordinaria esistente, quella dei milioni di pendolari, e molto meno sull'Alta velocità. «Entrando nello specifico - spiega Raffaldini - in Finanziaria c'è un taglio di 569 milioni in conto esercizio per manutenzione della rete ordinaria, impianti di sicurezza e contratti di servizio con le Regioni per pendolari e merci, che porteranno inevitabilmente a tagliare molte tratte regionali. Poi - continua Raffaldini - ci sono i finanziamenti previsti che vengono completamente cancel-

lati. Le Fs nel 2006 prevedevano 750 milioni per la manutenzione straordinaria della rete tradizionale, più 1,7 miliardi per ammodernare la rete e 714 milioni per i cosiddetti interessi intercalari, i soldi che la Infrastrutture Spa paga alle banche come interessi per l'Alta velocità finché non sarà pronta. Per tutti questi capitoli di spesa il governo ha stanziato solo 176 milioni». E qui si apre il capitolo Alta velocità. «Io sono fra quelli che sostiene l'importanza di questa opera. Certo, non bisogna che i finanziamenti per l'Alta velocità vada-

no a scapito della gestione della rete ordinaria, ma la costruzione della Torino-Napoli libererà tutte le tratte regionali ora intasate, portando al raddoppio di treni e passeggeri per il trasporto locale per i pendolari». Anche qui il traguardo del 2008 per completare l'opera è, allo stato dei finanziamenti, una chimera. «Durante i governi dell'Ulivo noi abbiamo finanziato l'Alta velocità per complessivi 36 miliardi di euro per tutta la tratta tranne la Torino-Novara. Ora però la situazione è cambiata e occorrerebbero altri 10 miliardi per completare i lavori più 3,5 miliardi per pagare lavori già fatti nei cantieri aperti. Il governo ne ha stanziati solo 2,1 in Finanziaria e quindi anche qui c'è il rischio che i cantieri chiudano e che la Tav rimanga un sogno».

Un quadro desolante che trova

d'accordo un po' tutti. «Le Ferrovie sono allo sfascio, è indispensabile il riassetto della rete ferroviaria», afferma Intesaconsumatori (Adoc, Adusbef, Codacons e Federconsumatori) che chiede «le dimissioni dei vertici di Trenitalia e invita i passeggeri a chiedere un pesante risarcimento dei danni». Mentre pure An ha chiesto a Lunardi di riferire in Senato sul problema sicurezza.

Sul fronte sindacale la rottura del Raffaldini (Ds): sicurezza sempre più a rischio interi comparti di spesa cancellati, siamo vicini allo sfascio

tavolo sulla sicurezza e «uomo morto» con Trenitalia ha portato ad indire un nuovo sciopero unitario. I sindacati di categoria hanno proclamato l'astensione del lavoro dalle 21 del 26 gennaio alla stessa ora del 27 gennaio. «Le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Fast Ferrovie, Ugl e Orsa - conferma una nota - hanno proclamato uno sciopero nazionale di 24 ore di tutti i dipendenti del gruppo Fs. La decisione è stata presa dopo che il negoziato tra Fs e sindacati sui temi al centro della vertenza (relazioni sindacali, mantenimento e sviluppo dei livelli di produzione, piani occupazionali, manutenzione rotabili, manutenzione infrastrutture e circolazione, sistemi di sicurezza a bordo dei treni - Vacma Scmt) non ha prodotto risultati per la mancanza di risposte da parte dell'azienda».