

Il terribile impatto a Lamezia tra i due espressi e i vagoni del merci fermi sui binari

Nel groviglio di carrozze pianti e urla disperate

La sciagura in Calabria tra le stazioni di Curinga ed Eccellenza a pochi chilometri dal nodo di S. Eufemia - Il Roma-Siracusa è piombato a cento all'ora sui carri che si erano staccati da un convoglio che lo precedeva - Dopo pochi secondi è sopraggiunto il Siracusa-Roma ed è stato il disastro

Dal nostro inviato

LAMEZIA TERME - (CZ) - Un busseguo continuo dalle lamiere contorte di un vagone di seconda classe, gemiti, invocazioni di aiuto e si riprende a lavorare, a tagliare con la fiamma ossidrica e le seghe elettriche per estrarre i feriti imprigionati da dieci, dodici ore. Alle 12,45, i vigili del fuoco salvano un uomo sui 50 anni, imbrattato di sangue dalla testa ai piedi, che invocava aiuto da ore. Sono solo alcune delle immagini più strazianti della sciagura ferroviaria avvenuta ieri mattina attorno alle 2,45 sulla linea Roma-Ragusa-Catania, fra le stazioni di Curinga ed di Eccellenza, a pochi chilometri dall'importante nodo ferroviario di S. Eufemia-Lamezia. Un tamponamento ed uno scontro frontale che ha visto coinvolti tre treni (due viaggiatori ed uno merci) nello spazio rapidissimo di pochi secondi.

«Una scena apocalittica, allucinante», dice il vice questore di Lamezia, Antonino Surace Savona, uno dei primi soccorritori. A quasi 24 ore dalla tragedia il bilancio delle vittime è ancora incerto: forse più di 20 morti ed oltre cento feriti, alcuni gravi.

Sono passate da cinque minuti le 2 quando il convoglio merci numero 40679 composto da 41 carri più il locomotore, parte dalla stazione di Lamezia diretta a sud, verso Villa San Giovanni. Passa dalla stazione di Curinga e pare (la ricostruzione è ancora imprecisa) che subito dopo si è composta un semaforo rosso. Dei 41 vagoni di cui è composto ben 28 si staccano rimanendo bloccati sulla

cossiddetta linea «dispari» (dal nord al sud). Il resto del convoglio riparte senza che il personale si accorga di nulla. Alle 2,28 intanto parte da Lamezia l'espresso 87 proveniente da Roma e diretto a Siracusa. E' straricco di passeggeri. Molti sono rimasti senza posta a sedere. Il tamponamento con i vagoni fermi sul binario è inevitabile, violentissimo nonostante il disperato tentativo del macchinista di frenare. Su questa tratta la velocità per i treni passeggeri non è inferiore a cento chilometri orari.

La locomotiva dell'espresso vola letteralmente su un carro merci e si trascina altri quattro vagoni nella scarpa sottostante: sono attimi drammatici: nel treno in tanti dormivano, specie nelle cuccette e nel vagono-letto. Qualcuno cerca di scendere dai vagoni, ma entrambi i binari sono ostruiti. E' su questo ammasso di rottami che dopo una nascita di secondi si abbate un altro «espresso», il 588, proveniente da Palermo e diretto a Roma. Il locomotore spezza in due un vagon di seconda classe porto di traverso sui binari e tra i tre convogli si forma un unico impressionante ammasso.

«L'espresso» - dice Marcello Borgia, il capotreno, scampato miracolosamente all'incidente - viaggiava a un perfetto orario. Abbiamo avvertito alcuni sussulti, che hanno fatto cadere tutti a terra, e poi un urto tremendo».

Sono quasi le 2,45, la tragedia si è compiuta: da questo momento scattano le operazioni di soccorso. Si lavora nella notte alla luce delle torce, per estrarre i cadaveri. Un signore era vicino a me ed è riuscito in un primo momento a coprire il figlioletto.

Era ancora in testa le sue parole, rassicuranti, rivolte alla moglie: «Sì, il bambino è vivo». Ma al secondo scontro, il bambino è letteralmente schizzato via. L'uomo ha rinunciato ad ogni soccorso e fino alle cinque del mattino lo hanno visto vagare fra i rottami in cerca del figlio.

Francia Musco, 21 anni, studentessa di Ragusa, ha ritrovato la madre nelle corsie dell'ospedale di Lamezia dopo ore di ricerca. I feriti sono trasportati da decine di ambulanze che fanno la spola tra il luogo del disastro e gli ospedali di Lamezia, Vibo, Catanzaro, Soveria Mannelli. Ma il primo pronto soccorso è qui, tra Curinga ed Eccellenza, in aperta campagna, tra l'Autostrada del Sole e la Statale 18, dove sono distaccati i sanitari dei vari ospedali. Per terra bagagli, coperte, indumenti insanguinati, e nella scarpa, dove sono precipitati i vagoni, ancora corpi che attendono di essere ricomposti.

Per risolvere le pesanti carrozze e quindi procedere al recupero delle altre salme si attende l'arrivo di un carrogru proveniente dal compartimento di Napoli. Sul posto arrivano il presidente del consiglio regionale della Calabria, il prefetto ed il questore di Catanzaro, il sottosegretario ai trasporti, Tiriolo, il direttore generale delle F.S. Le indagini sono condotte dalla procura della Repubblica di Lamezia, mentre un'inchiesta è stata aperta dalle Ferrovie. Una delegazione del PCI guida dal capogruppo alla Regione. Fittante, si è recata sul posto del disastro ed ha visitato molti feriti ricoverati negli ospedali.

Le operazioni di soccorso sono condotte dai vigili del fuoco, da polizia, carabinieri, guardie di finanza, infermieri. C'è molta confusione: i soccorritori lavorano con ritmi febbrili, apprendono varchi tra le lamiere, con rischio anche personale, ma spesso gli ordini si accavallano. Un vagone intero, dove ci presume ci siano parecchie persone, giace sotto un cumulo di rottami.

Come è potuto accadere la gravissima tragedia? Al di là delle eventuali responsabilità individuali, in queste ore è sotto accusa il sistema delle nostre strutture ferroviarie, spesso del tutto carenti.

Filippo Veltri

«Certo, ci sono responsabilità e gravissime»

Lo ha dichiarato al giornalista il Procuratore della Repubblica di Lamezia. E' apparso subito evidente che non si poteva parlare, ancora una volta, di fatalità - Vagoni e locomotive vecchissimi - Sulle linee della zona, un traffico enorme con sistemi di sicurezza superati

Nostro servizio

LAMEZIA TERME (Catanzaro) - «E' una tragedia che si poteva evitare. Ci sono evidenti negligenze che le indagini accerterranno». Chi parla è il dottor Giovanni Pileggi, procuratore di Lamezia che è qui anche lui, tra le lamiere dei treni per disporre dei primi accertamenti dell'inchiesta giudiziaria.

«Disposizioni tassative dell'organizzazione ferroviaria sono state disattese» dice dal canto suo il direttore generale delle Ferrovie dello Stato dottor Semenza. Già a poche ore dal disastro, appare evidente che si è trattato di una non-fatalità. Non vengono però alla luce solo eventuali responsabilità di singoli, che andranno accertate nell'inchiesta, ma soprattutto le condizioni del materiale rotabile e dell'intera rete ferroviaria della Calabria.

«Debolezza di una struttura che ha ceduto» Dalle prime indagini si parla della rottura dell'asta del tenditore che tiene in pratica collegato un vagono all'altro. Ma c'è chi, fra gli stessi responsabili delle Ferrovie, ha parlato di un non perfetto collegamento fra i vagoni dei merci che, staccatisi, hanno provocato il tamponamento con l'espresso proveniente da Roma e poi lo scontro con l'altro treno che veniva dalla Sicilia.

Ma accanto a questo, c'è un secondo, bruciante, interrogativo sollevato dalle prime indagini. Perché il convoglio

è stato fermato così come i sistemi frenanti, anche se, ieri mattina, sul luogo del disastro, circolava l'altra voce che addebita al macchinista il tamponamento con l'espresso proveniente dalla Sicilia.

I responsabili dell'azienda hanno teso ad orientare la ricerca delle responsabilità verso singoli dipendenti della FFSS. Così il capostazione di Eccellenza, Giovanni Di Paola, 27 anni, che non avrebbe controllato i fanalini di coda dei merci; così il conducente dei merci che avrebbe proseguito la corsa non accorgendosi che il maggiore peso del convoglio derivava dal blocco dei freni.

Queste due persone, assieme ad altri funzionari delle FS, sono state oggi interrogate dal magistrato e restano comunque a disposizione delle autorità giudiziarie. Ma le negligenze del sistema ferroviario in Calabria sono state sottoposte a dura critica da parte dei giornalisti e, in particolare, dai dirigenti del PCI presenti alla conferenza stampa.

Gianfranco Manfredi

Messaggi di cordoglio di Pertini e della Jotti

ROMA - Il presidente della repubblica, Pertini, ha inviato al sen. Salvatore Formica, ministro dei Trasporti, il seguente telegiogramma: «Apprendo con costernazione la notizia della tragica sciagura ferroviaria di Lamezia Terme. La prego, signor ministro, di rendersi interprete presso i familiari delle vittime della mia commosso partecipazione ai loro dolori e di far giungere ai feriti gli auguri più fervidi di una pronta guarigione».

Il cordoglio della Camera per il disastro ferroviario è stato accolto - ieri pomeriggio in aula, interrompendo per qualche attimo il dibattito sullo scandalo dei petroli - dal presidente dell'Assemblea, Nilde Jotti.

La compagnia Jotti si è associata alle espressioni di dolore del presidente della Repubblica pregando il ministro dei Trasporti di far giungere ai familiari delle vittime i sentimenti di viva partecipazione suo e di tutti i deputati, e ai feriti

gli auguri più fervidi di una pronta guarigione.

Lamezia Terme - Un particolare del disastro

Nel '44 la maggiore sciagura: 596 morti

Una delle più gravi sciagure del dopoguerra

ROMA - La sciagura accaduta ieri in Calabria è una delle più gravi degli ultimi vent'anni. La più grave è stata verificata in Italia è quella del 2 marzo del 1944 in una galleria ai confini tra la Campania e la Basilicata: i morti furono 536 tutti assistiti per l'anidride carbonica sprigionata dalla vaporiera.

Questo l'elenco degli altri disastri più gravi avvenuti nel nostro paese dal dopoguerra.

1957: Codogno (Milano) - Deraglia un rapido, 17 morti.

1960: Monza - Deraglia un pendolare, 16 morti.

1961: Cassano d'Adda (Milano) - Deraglia il rapido Parigi-Trieste, 15 morti.

1962: Voghera - Scontro tra un convoglio merci ed un treno viaggiatori, 61 morti e 40 feriti.

1973: Sant'Arcangelo di Rende -

Pistola - Un treno senza guida si impenna in una galleria su 300 metri al lavoro, i morti furono 5.

1974: S. Bartolomeo Val di Sambro - Il 4 agosto sfonda il «Bartolomeo» - 12 morti e 48 feriti.

1976: Bettapaglia - Due direttissime si scontrano a causa di una mandria di bovini che attraversa i binari, 12 morti.

1976: Barcellona (Messina) - Scontro in una galleria, 8 morti.

1976: Gioia Tauro - Deraglia il «Treno del sole», 7 morti.

1977: Napoli - Scontro tra due convogli della Campania, 5 morti.

1978: Roma - Il direttissimo Roma-Brennero deraglia nei pressi della stazione di Torricella alla periferia di Roma: cinque morti e 22 feriti.

1978: Santa Maria di Licodia -

Nove operai su un carro stremati vengono investiti da un locomotore: quattro morti.

1979: S. Bartolomeo Val di Sambro - Il 4 agosto sfonda il «Bartolomeo» - 12 morti e 48 feriti.

1980: Pontecorvo (Pisa) - Un direttissimo proveniente dalla Spezia deraglia poco lontano dalla stazione, sei morti.

1980: Vado (Dolomiti) - Due treni deraglano sulla linea direttissima Bologna-Firenze nel tratto tra Modena e Cesena.

1980: Napoli - Due convogli della Ferrovia Circumflegrea si scontrano a contatto frontale, 10 morti e oltre 70 feriti.

Identificati gli assassini della ragazza bruciata

CHIAVARI - Si chiamava Anna Maria Calvano, 23 anni, di Saronno, la ragazza i cui resti bruciati sono stati trovati lunedì scorso a Mozzate, nei pressi di Chiavari.

Il giorno dopo i carabinieri che la ragazza sarebbe stata costretta a scrivere due messaggi a Chiavari dove un appartamento, sarebbe stata drogata e poi suffocata con un sacchettino. I due giovani, identificati dal carabiniero per Alberto De Mori, 29 anni, di Montebelluna, e Gianni Pesci, 21 anni, di Chiavari (Genova), erano poi chiamati a un ricevimento alla famiglia Calvano, che abita a Serravalle, un villaggio di 700 abitanti.

Giuliano e Michele Pesci, fratelli, dopo essere rimasti a casa, si sono rivolti alle autorità.

«I fratelli sono stati arrestati

Protesta di giornalisti contro «Prima comunicazione»

ROMA - Il tragico «caso Tobagi» è al centro di una polemica che vede schierati da una parte un gruppo di giornalisti - Giorgio Bocca, Franco Cossiga, Piero Martini, Adriano Sofri, Roberto Paoletti, Massimo Riva, e Corrado Stagliano - e dall'altra il quotidiano «Prima comunicazione» - che - secondo questo dichiarano questi ultimi - li cita come «indimenticabili momenti dell'esperienza di vita».

Il quotidiano si difende,

per «prima ed unica volta», in questo articolo, di aver «scritto un articolo che non è stato letto da nessuno».

«Non abbiamo mai

DE DONATO NOMA CASSE DI RISPARMIO

Le istituzioni finanziarie del ceto medio

A cura di Pietro Barcellona

«Vittime e potere», pp. 102-103

L. 6.000

1

avvisi economici

NAZIONALE-GARIBOLDI - Trento (intervista 1980); Hotel/Apartamento GIGAMONDO - Tel. 030-520437.