

Dodici morti, un disperso, 32 feriti il bilancio della sciagura ferroviaria in Calabria, vicino a Crotona
Il racconto di un sopravvissuto

I convogli si sono scontrati frontalmente
La ferrovia è a binario unico
Schimberni, commissario Fs, sul posto:
«È un incidente inspiegabile»

«Attenti, il treno ci piomba addosso»

Terribile disastro alla periferia di Crotona: 12 morti, un disperso e 32 feriti, due dei quali molto gravi. Due treni carichi di pendolari e studenti si sono scontrati frontalmente alla periferia di Crotona. L'impatto è stato violento e terribile. I macchinari elettronici che controllano la linea erano, come qui spesso accade, guasti, Teatro della tragedia, la linea ferroviaria Reggio-Taranto, la più scassata e vecchia d'Italia.

ALDO VARANO

CROTONA. Si sono scontrati come due proiettili. Un urto violentissimo a piena velocità. Il 12706, stranamente, nonostante fosse ad un chilometro soltanto dalla stazione di Crotona, non aveva ancora cominciato la frenata. Ma in quei chilometri, l'8437 si era già lasciato alle spalle la stazione crotonese ed aveva fatto in tempo a lanciarsi verso Crotona. Uno scontro impari, perché il treno in arrivo era un convoglio con tanto di locomotore e vagoni suddivisi in scompartimenti. L'altro, invece, formato da due sole unità, una littorina col locomotore incorporato in testa e niente scompartimenti all'interno.

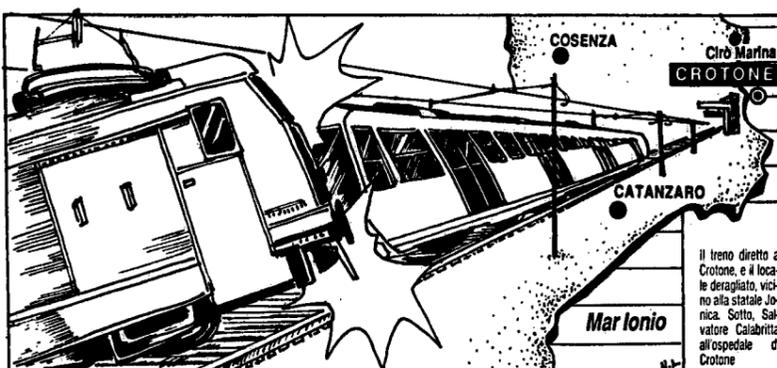
Lo scontro è avvenuto sotto il nuovo cavalcavia, una località chiamata «San Francesco», all'entrata sud di Crotona, tra le 13,25 e le 13,30. In quel punto c'è una curva quasi ad angolo retto. I macchinisti dei due treni non hanno avuto neanche un attimo di tempo per tentare di attutire l'impatto, una tragedia che si è consumata in pochi secondi, come confermano le drammatiche testimonianze dei sopravvissuti. Racconta Domenico Aragona, un insegnante del liceo scientifico di Stromboli che viaggiava sul treno partito da Crotona: «Stavo parlando con alcuni compagni di viaggio. Ad un certo punto il macchinista ci ha urlato "attenti, il treno ci piomba addosso" e ci ha informato di trasferirci nella

parte posteriore. È stato il cadavere. In seguito all'impatto sono stati proiettati contro il sedile di fronte. Sono svenuto e mi sono svegliato in ospedale. Il capo del treno «pesante», Antonio Rotiroi, con la faccia ancora piena di sangue, dal letto dell'ospedale di Crotona, ricorda con un filo di voce: «Non ho visto niente. Ho sentito i due colpi e basta. Il treno «pesante» dopo l'impatto ha fatto rincarare la littorina per quasi 150 metri. E quando è tornato il silenzio, rovesciato accanto ai binari, c'era un groviglio terribile di ferro ed acciaio. Una trappola mortale per i passeggeri dei due treni.

I cadaveri estratti dalle lamiere, sono 12: 9 donne e 3 uomini. Si tratta di Antonio Sorrenti, capotreno del convoglio proveniente da Crotona; Salvatore Bruno, macchinista; Loredana Gentile; Carmela Pittoia; Mirella Cavallo; Angelo Giuffrè; Emma Gagliardi; Antonella Serventi; Della Siazza Minicelli; Rossana Perri; Franca Cafala e Maria Angela Garacianno.

Sulla littorina sono stati recuperati la gran parte dei cadaveri. Quel treno ogni giorno è carico di maestri elementari, professori delle medie, studenti che frequentano le scuole a Crotona. Anche il treno pesante, un accelerato che da Catanzaro Lido sale fino a Crotona è usato da pendolari.

I soccorsi sono scattati qua-



subito. Gli elicotteri dell'Arma hanno creato un ponte aereo utilizzando i campi sportivi di Crotona e Catanzaro che si trovano rispettivamente vicino al luogo dell'impatto ed all'ospedale «Pugliese del capoluogo». In elicottero è stato trasportato in ospedale Pasquale Fistra, uno dei due feriti più gravi. Ora i medici stanno cercando di strapparli alla morte.

Sui motivi del disastro, per ora, ci sono solo ipotesi officiose. Due le inchieste ufficiali, della magistratura (affidata al procuratore della Repubblica di Crotona Elio Costa) e delle Ferrovie. «Siamo lavorando - ha detto il magistrato - ogni ipotesi è prematura al momento. È comunque probabile che la littorina sia partita senza poterlo fare, non avrebbe rispettato il rosso o avrebbe interpretato in modo errato l'ordine ricevuto dai dirigenti della stazione. Insomma, il disastro sarebbe da adossare al treno «leggero». Ma se questo sia accaduto per un errore umano o per altri motivi è per ora difficile stabilirlo. Quella linea è ad un solo binario: mai e poi mai si sarebbero dovuti incrociare due treni. Quel che è certo è che il Ctc, cioè il meccanismo elettronico di controllo automatico che comanda i semafori bloccando i treni o concedendo il via libera, era in tilt, come spesso qui accade. Il capo del treno «pesante» testimonia: «Il segnale non funzionava, ma noi lo sapevamo perché avevamo parlato con i semafori. Da Isola Capo Rizzuto, ultima fermata prima di Crotona, l'accelerato avrebbe avuto il permesso di partire, come risulterebbe dai verbali, chiamando per telefono il Cct - Centrale controllo traffico - installato a Sibari che interviene quando i comandi automatici non funzionano.

Quindi, un errore umano. Ma va subito detto che se così dovesse alla fine risultare, l'errore umano sarà intervenuto in una situazione di degrado ed arretratezza inaccettabile e, a dir poco, dolosa. La Regione Calabria-Taranto, al cui interno ricade il tratto Catanzaro Lido-Crotona, è la più vecchia e scassata d'Italia. È stata costruita dopo il terremoto del 1908, prima della Grande guerra. Un solo binario, niente controlli automatizzati, una manutenzione necessaria, ma non sempre eseguita.

In serata è arrivato Mario Schimberni, commissario delle Ferrovie: «È un incidente per il momento inspiegabile», ha detto. Con lui e col governo avevano polemizzato domenica scorsa i comunisti di Crotona che con una manifestazione avevano riproposto il problema dell'ammmodernamento di quel tratto ferroviario.

Sul luogo dell'impatto si sono portati i dirigenti della Regione Calabria. Il presidente Olivo ed il vice presidente Politano. Messaggi al prefetto di Catanzaro sono stati inviati da Cossiga, Spadolini e Lotti.



Due pregiudicati uccisi nei pressi di Torino

Antonio Lancelotti, 34 anni, originario di Carbonia (Cagliari) (nella foto), residente a Cirié, ed Ettore Versino, 23 anni, di Front Canavese, (Torino) sono stati uccisi a colpi d'arma da fuoco a Leini nei pressi di Torino. Il primo, pregiudicato per furto e rapina, era rimasto coinvolto nel 1982 nel sequestro di Elena Lazzari, di 10 anni, figlia di un orfene di Torino, portata via da alcuni uomini introdotti nell'alloggio del commerciante per fare una rapina; era stata rilasciata alcune ore più tardi dopo che i rapitori - ormai braccati da polizia e carabinieri - avevano desistito dall'impresa, rinunciando alle due borse piene di gioielli chieste come riscatto. Versino aveva invece precedenti per detenzione e spaccio di sostanze stupefacenti. Non si esclude, come prima ipotesi, che il duplice omicidio sia da attribuire ad un regolamento di conti maturato nell'ambiente della droga. I due cadaveri sono stati trovati ad una trentina di metri di distanza l'uno dall'altro, entrambi con ferite d'arma da fuoco al capo. È anche possibile che i due siano stati trasportati sul posto con un'auto, magari dopo essersi incontrati con altre persone implicate nel «giro».

La falda di Mazarino fa un'altra vittima

ciapelo alcuni colpi alla testa; è poi fuggito su un'automobile guidata da un complice. Gaetano Bonaffini, con precedenti per rapina e rissa, era in libertà provvisoria e sottoposto ad obbligo della firma nel registro di polizia. Secondo gli investigatori, il delitto è da collegare alla falda che a Mazarino oppone da otto anni i clan dei Bonaffini e dei Sanfilippo. Negli ultimi quattro mesi vi sono stati sette omicidi e un ottavo tentativo. Gaetano Bonaffini è cugino del «patriarca» Francesco, ucciso nel 1983; anche i suoi tre figli maschi, Felice, Clemente e Giuseppe, sono stati uccisi.

Il Senato discuterà il caso De Carolis

La prossima settimana il Senato discuterà il caso del sottosegretario Stelio De Carolis presente il ministro della Difesa, Mino Martinazzoli. Lo ha deciso ieri la conferenza dei capigruppo su proposta del presidente Giovanni Spadolini che ha così accolto l'invito formulato dall'ufficio di presidenza della commissione parlamentare di inchiesta sulle stragi. Della vicenda delle gravi dichiarazioni sulla tragedia di Ustica rese dal sottosegretario davanti agli ufficiali dell'accademia aeronautica di Pozzuoli si occuperà la commissione Difesa dove Martinazzoli risponderà alle interrogazioni dei gruppi parlamentari.

Diventa pubblico il castello Savoia

L'antico castello di Sare, in provincia di Aosta, era di proprietà degli eredi di casa Savoia, sarà acquistato per poco più di 4 miliardi di lire dalla Regione Valle d'Aosta. Il maniero che si trova a pochi chilometri dalla città, lungo la strada che conduce al Monte Bianco, riveste un notevole interesse storico, archeologico e monumentale. Acquisito nel 1869 da Vittorio Emanuele II, che ne fece un ritrovo di caccia, ancora oggi all'interno, in un salone, ospita diverse centinaia di trofei di stambecchi e camosci uccisi durante le battute dal sovrano. L'immobile è composto da un corpo con torre, una cappella ed un terreno di circa 45mila metri quadrati. L'acquisto da parte della Regione prevede anche l'acquisizione di beni mobili.

«Il governo non combatte l'inquinamento da pesticidi»

de l'iter legislativo. In realtà - affermano le comuniste - il governo ha reiterato un provvedimento che non risponde alle esigenze di soluzione del grave stato di emergenza di milioni di persone: da un lato prorogando l'uso di sostanze tossiche in agricoltura, da ritenersi la causa vera dell'inquinamento; dall'altro non risultando in grado di rispondere alle esigenze necessarie al definitivo superamento delle cause che determinano l'inquinamento stesso.

A Roma congresso dei piccoli proprietari di casa

Si apre oggi a Roma il 2° congresso nazionale dell'Asppi, l'organizzazione dei piccoli proprietari di casa. Il tema dei lavori, che saranno aperti dal segretario Gaetano Patta e conclusi domenica da presidente on. Ermelli Cupelli, «La tua casa. La nostra casa» prende atto delle trasformazioni nella proprietà della casa, che interessa circa il 70% degli italiani, per rivendicare un intervento legislativo complessivo che riguarda la qualità dell'abitazione e dell'abitare, che va dall'equo canone, al fisco, alla produzione edilizia, al risparmio casa.

SIMONE TREVES

Il sistema automatico era guasto

Perché la tragedia? Su questo interrogativo sono già al lavoro i tecnici, gli esperti e le commissioni d'inchiesta nominate dalla magistratura e dalle Ferrovie. Una inquietante testimonianza: era bloccato e non funzionante il sistema «Ctc» della stazione di Crotona e cioè il sistema di telecomando automatico degli impianti. Tutto, dunque, veniva fatto funzionare a mano e un segnale di stop non si sarebbe acceso.

ROMA. Il particolare ci è stato confermato, ieri poco dopo l'incidente, da alcuni addetti alla stazione di Crotona che sono stati assai precisi e circostanzati. Abbiamo chiesto se il «Ctc» e cioè il sistema di telecomando degli impianti era vecchio o bloccato per cattiva manutenzione. La risposta è stata secca e lapidaria: «Lo avevano sistemato qualche mese fa, ma è roba costruita dalle Ferrovie in assoluta economia e tutto si guasta in continuazione».

Nelle complesse manovre del «Ctc» di ogni stazione sono compresi, come si sa, anche i blocchi automatici dei vari semafori che «avvertono» i macchinisti se un binario è libero o occupato. Nel caso del treno appena partito da Crotona, l'8437, carico di pendolari (studenti, insegnanti e operai) il «Ctc» avrebbe dovuto avvertire il macchinista che il binario era già occupato dal 12706 che proveniva da Catanzaro Lido diretto a Crotona. Invece, con il «Ctc» bloccato, uno dei semafori non doveva essersi acceso ed è stata la tragedia. I dirigenti delle Fer-

rovie ammettono ora che il sistema automatico di telecomando non funzionava, ma affermano che questo non è avvenuto in piena velocità e i conduttori dei convogli non hanno fatto neanche in tempo ad utilizzare la frenata «rapida» per bloccare la corsa dei vagoni. L'urto, dunque, è stato terribile. I vigili del fuoco hanno raccontato che, in poco meno di due metri, sono stati trovati ammucchiati almeno sette corpi dilaniati orrendamente.

Fino a tarda sera, proprio per lo spaventoso urto frontale, il corpo del ferroviere che si trovava al sedile di guida del treno partito da Crotona, non era stato ancora recuperato, tanto era incastato tra le lamiere. Tra l'altro, i vigili del fuoco non hanno potuto usare, per liberare morti e feriti, la fiamma ossidrica perché la falda del treno tipo «littorina» proveniente da Crotona si era sparsa per tutto il convoglio e

persino lungo i binari. Sarebbe bastata una scintilla per aggiungere una ulteriore tragedia alla tragedia. Sono state utilizzate le poliziotti, finanzieri e mezzi della Protezione civile e gli specialisti dei vigili del fuoco.

Il più grave fra i numerosi incidenti ferroviari avvenuti in Calabria è tuttavia quello del 23 dicembre 1981, sulla linea a scartamento ridotto Cosenza-Catanzaro delle ferrovie Calabria-Lucane.



È stato un anno «nero»: lo scorso aprile 8 morti in una stazione pugliese

ROMA. Il 1989 avrà un posto di rilievo nel libro nero delle ferrovie: occorre tornare indietro a 9 anni fa, al 21 novembre 1980, per trovare un incidente della gravità di quello avvenuto ieri. Ed anche quella volta avvenne in Calabria, il più importante è del 23 dicembre 1961: 70 morti e 27 feriti. Per la più grave sciagura ferroviaria del nostro paese bisogna invece risalire alla seconda guerra mondiale. Avvenne il 2 marzo 1944 a Balvano (Potenza): il treno Salerno-Potenza si bloccò in galleria a 526 persone morirono assolate.

Ecco qui di seguito le più gravi sciagure ferroviarie avvenute dal 1962 in poi:

- 4 gennaio 1962. Treviglio (Bg): la «Freccia delle Dolomiti» urta un altro treno: 4 morti.
- 8 marzo 1962. Castelbolognese (Ra): il direttissimo Bari-Milano deraglia entrando in stazione, 13 morti e 80 feriti.
- 31 maggio 1962. Voghera (Pv): scontro tra un convoglio merci e un treno viaggiatori, 63 morti e 40 feriti.
- 22 luglio 1970. Gioia Tauro (Rc): deraglia la «Freccia del sud», 6 morti e un centinaio di feriti.
- 11 settembre 1970. Arcore (Bg): un treno passeggeri si scontra con un merci, 2 morti e 50 feriti.
- 10 aprile 1971. Pizzo Calabro (Cz): un morto e 39 feriti per il deragliamento del direttissimo Milano-Siracusa.
- 7 giugno 1973. Torricola (Rm): un direttissimo deraglia vicino alla stazione, 5 morti e 32 feriti.
- 15 ottobre 1973. Napoli: due treni della «Cumana» si scontrano nella galleria di monte Sant'Elmo, 166 feriti.
- 20 agosto 1976. Napoli: incendio su un convoglio della ferrovia «Circumvesuviana», 350 ustionati e contusi.
- 10 marzo 1978. Pontedera (Pi): il diretto 2371 proveniente dalla Spezia deraglia, 6 morti e 51 feriti.
- 15 aprile 1978. Murazze di Vado (Bo): la locomotiva del treno espresso 572 bis Lecce-Milano, per una frana, urta il rapido 813 «Freccia della laguna», Bolzano-Roma, che deraglia, 48 morti e 76 feriti.
- 10 luglio 1979. Cercola (Na): scontro frontale fra due treni della «Circumvesuviana», 14 morti e 70 feriti.
- 10 marzo 1980. Fomacette (Pi): il diretto a Spezia-Firenze si schianta contro un pioniere del ponte provvisorio sul canale della Bientina, 6 morti e 44 feriti.
- 21 novembre 1980. Lamezia Terme (Cz): fra le stazioni di Curnigla ed Eccellenza il treno 587 proveniente da Roma urta i vagoni sganciatisi da un treno merci proveniente da Catania, 20 morti e 112 feriti.
- 21 gennaio 1981. Capo Bonifati (Cs): il treno 639 proveniente da Roma deraglia e urta l'espresso 588 in arrivo da Reggio Calabria, 4 morti e 17 feriti.
- 9 aprile 1982. Fiumentoro (Pa): l'espresso Palermo-

Brennero si scontra con il treno locale Cefalù-Palermo, 3 morti e 25 feriti.
- 27 novembre 1982. San Benedetto del Tronto (Ap): l'espresso Milano-Taranto («Freccia del levante») entra nella stazione su un binario dove sono in corso lavori e deraglia, 3 morti e 32 feriti.
- 24 maggio 1985. Robilante (Cn): un'automotrice in prova si scontra con il treno locale Ventimiglia-Cuneo, 5 morti e 24 feriti.
- 22 dicembre 1985. Coronella (Fg): un'elettromotrice tampona un treno merci fermo a un semaforo, muoiono 10 persone e ne rimangono ferite 11.
- 3 aprile 1989. San Severo (Fg): il treno locale 12472 da Bari entra in stazione a velocità eccessiva, 8 morti e 20 feriti.

Ferrovie nel Sud: linee vecchie spesso ancora con scambi a mano

L'arretratezza delle ferrovie nel Sud: un documentato atto d'accusa di Lucio Libertini (Pci). La linea Taranto-Reggio Calabria risale all'inizio del secolo. Il livello della manutenzione è intollerabile. Spesso si viaggia su ferrovie con scambi manuali e sistemi obsoleti di segnalamento. Schimberni ha sospeso appalti per 9.000 miliardi, dei quali 3.000 a cantieri aperti ed ha ridotto le spese di manutenzione

CLAUDIO NOTARI

ROMA. Solo un'accurata inchiesta potrà stabilire con precisione le ragioni della tragedia che si è consumata nella stazione di Crotona. Ma è già significativo lo scenario che richiama subito la vecchia estrema degli impianti. Ne parliamo con il sen. Lucio Libertini, vicepresidente del gruppo comunista di palazzo Madama.

Si tratta di una linea vetusta - inizia Libertini - ad un solo binario, con materiali spesso superati, sulla quale, come in tutto il resto della rete, da un anno in qua l'Ente ferrovie ha ridotto drasticamente le spese di manutenzione. Lo scenario è costituito dalla politica di degrado e di abbandono dell'intera rete meridionale, già vecchia ed estremamente esigua. Le ferrovie nel Sud hanno più di mezzo secolo di ritardo rispetto al resto d'Europa. Facciamo degli esempi in Europa: la merce sono trasportate in ferrovia per il 32%, in Italia per l'11%, nel Sud per il 4%. Una linea come quella

strategica da Taranto a Reggio Calabria, via Crotona, nel resto d'Europa è a doppio binario, largamente automatizzata e con velocità superiore ai 140 km/h. Qui è a un solo binario, la cui costruzione risale all'inizio del secolo su itinerari anacronistici, privo di meccanismi moderni, come il blocco automatico e con velocità ridicole che non superano i 40 km/h. Il livello della manutenzione, specialmente d'impianto, così vetusto, sarebbe almeno triplo in altre parti d'Europa. Nell'era dell'informatica ai trasporti, si viaggia ancora nel Sud su ferrovie che hanno spesso scambi manuali, sistemi obsoleti di segnalamento e materiale rotabile di età superiore ai venti anni materiale già usato nelle ferrovie del Nord.

Ma che cosa si è fatto? A partire dal 1976 - risponde Libertini - il Parlamento, per iniziativa del Pci, aveva determinato lo stanziamento

di ingenti somme per la modernizzazione e lo sviluppo delle ferrovie meridionali. Ma gli intrighi e le lottizzazioni del pentapartito hanno ritardato per anni l'avvio dell'appalto dei lavori. Successivamente il commissario straordinario Schimberni ha sospeso appalti per 9.000 miliardi, dei quali 3.000 in cantieri aperti ed ha ridotto le spese di manutenzione comprese quelle relative agli Ibi (impianti di sicurezza). Una parte rilevante delle opere sospese riguarda proprio le ferrovie meridionali. Ciò ha determinato nel Sud scioperi, proteste dei cittadini dei comuni e perfino interventi dei vescovi. Ma Roma è rimasta insensibile ad ogni appello. Ricordo che il Pci aveva promosso, proprio a Crotona, una manifestazione di denuncia e di protesta, cui aveva partecipato Garavini, ministro del governo ombra. La tragedia di Crotona deve