

Marzio Tristano

ROMETTA (Messina) Il mistero riposa sotto la pancia di un vagone fuori registro, che minaccia i pomidori e le melanzane di un orto sottostante, lontano solo un metro. Il mistero è protetto da un centinaio di militari della brigata Aosta di Messina che hanno avuto ordini tassativi: nessuno deve passare, per evitare il rischio di alterare i luoghi, nell'arco di diecimila metri quadrati. Il mistero è legato alle dichiarazioni dei macchinisti che erano passati poco prima sulla linea e nessuno di loro aveva mai segnalato alcuna anomalia. Ma il mistero è collegato alle rivelazioni della vedova del macchinista Saverio Nania, morto nel disastro che ha parlato delle inquietudini del marito: «Ogni volta che passava da Rometta mi diceva che il treno traballava».

E per illuminare il mistero la Procura ha incaricato la polizia ferroviaria di acquisire presso gli uffici delle Ferrovie la documentazione relativa a lavori sulla tratta compiuti nell'ultimo anno.

A 24 ore dalla tragedia di Rometta, otto morti e una quarantina di feriti, quattro super periti nominati dal procuratore di Messina Luigi Croce, esperti di trasporti e infrastrutture, sono stati incaricati di trovare la soluzione del mistero. Dovranno spiegare perché il convoglio Palermo-Venezia è uscito dai binari ad una velocità di circa 100-105 chilometri orari finendo la sua folle corsa contro la casa di un casellante fortunatamente disabitata e scagliando i suoi vagoni a penzolare pericolosamente sulla villa comunale.

Il loro compito non si annuncia facile. A complicare il lavoro c'è infatti il superattivismo del ministro Lunardi. Arrivato a Rometta, sotto un sole cocente, il ministro delle Infrastrutture aveva tentato di «dare la linea», offrendo un inaspettato salvagente agli uomini delle ferrovie; dopo avere calpestato calcinacci e frammenti di linea ferrata, Lunardi aveva sentenziato: il binario nella parte antecedente al deragliamento è in ottimo stato. Ma subito dopo è stato smentito dalla Procura che ci vuole vedere chiaro acquisendo le carte sui lavori delle ferrovie nella tratta nell'ultimo anno, è dall'esito stesso del sopralluogo accurato compiuto da magistrati ed investigatori di Messina che hanno rilevato sui binari tracce del dissesto: sono antecedenti al passaggio del convoglio Freccia della Laguna e ne hanno causato il deragliamento, oppure ne sono la conseguenza per la maggiore pressione esercitata da una motrice in pieno sbando? E la massicciata vicina al ponte ha davvero retto oppure, anch'essa, mostra qualche segno di cedimento che può avere causato

“ A ventiquattr'ore dalla tragedia ancora non è possibile dare una spiegazione al deragliamento della Freccia della Laguna. Le perizie affidate a esperti



Erano appena ultimati i lavori di rifacimento, tanto che da pochi giorni era stato tolto il limite di velocità. Cosa è accaduto allora? ”

Solo ipotesi, ma in quel tratto il treno ballava

Lavori fatti male, la massicciata ha ceduto, la procura cerca una spiegazione. Ma i testimoni raccontano che...

otto morti, 47 feriti

Se sulle cause della tragedia la verità non è ancora emersa, nessun il dubbio sulle vittime del deragliamento. Sono otto i morti e 47 i feriti. Hanno perso la vita: Saverio Nania, 45 anni, macchinista; Maria Concetta Mammana, 24 anni; Placido Caruso, 76 anni, pensionato di Messina; Stefano La Malfa, 51 anni, originario di Milazzo (Messina); Abdelhakim Miloudi, 75 anni, marocchino residente a Messina; la moglie Fatima Fahreddine, 59 anni. Le altre due vittime sono i figli della coppia di marocchini, Ali, 33 anni, e Hanja, di 42. Quest'ultima era la madre dei piccoli, Abdelaziz Defi, di 6 anni, e la sorellina Ola, di 8 anni, scampati alla morte grazie ai nonni, che hanno fatto loro scudo con i loro corpi. I piccoli viaggiavano infatti con la famiglia, che è stata sterminata nell'incidente. I feriti sono suddivisi in quattro ospedali della provincia: il Policlinico e il Piemonte di Messina, e i due nosocomi di Milazzo e Barcellona Pozzo di Gotto. Al Policlinico versa in gravissime condizioni il secondo macchinista dell'Espresso, Marcello Raneri, 36 anni, estratto vivo dal locomotore, e sottoposto ad un delicato intervento chirurgico nel reparto di chirurgia. A distanza di poco più di 24 ore dall'incidente emergono alcuni dettagli che rivelano come la tragedia del deragliamento non abbia assunto per puro caso proporzioni ancora più catastrofiche. Nella casa cantoniera, infatti, abitavano due famiglie. Solo per una fortunata coincidenza i componenti dei due nuclei familiari sono stati risparmiati. Tutti gli abitanti dell'edificio per caso si trovavano altrove, chi al mare, chi a fare spese, nel momento dell'impatto. Errore umano, cedimento della massicciata, guasto ai freni oppure ostacolo sui binari. Queste sono le possibili cause all'esame di investigatori e tecnici per spiegare il deragliamento. Ma dare una risposta definitiva, sarà il compito di una commissione di esperti nominata dal procuratore di Messina, Luigi Croce.



Il macchinista gravissimo perderà l'uso delle gambe

Rischia l'amputazione della gamba il macchinista Marcello Raneri, che si trova al Policlinico di Messina. Dove nel pomeriggio, a rendergli visita, si è recato il ministro Lunardi, che gli ha portato, altresì, gli auguri del presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi. «La colpa non è di mio padre, lui era una

persona scrupolosa, attenta, non avrebbe mai commesso un errore di quel genere mettendo a repentaglio la vita delle persone». A difendere con passione e orgoglio Saverio Nania, 45 anni, il macchinista morto nel disastro ferroviario di Rometta, è il figlio Antonio, 20 anni. Davanti all'istituto di medicina legale di Messina, dove i parenti delle vittime sono chiamati per il riconoscimento,

Antonio, parla con tono pacato. La madre, Concetta Crescenti, 40 anni, casalinga, arriva qualche minuto dopo, sorretta da un parente. Anche lei ribadisce le cose dette dal figlio. «Antonio ha ragione, mio marito e il suo collega non hanno alcuna colpa. Più volte Saverio mi aveva parlato di quel tratto di linea ferrata, sostenendo che c'era qualcosa che non andava».

Quei due bimbi marocchini salvati dai corpi dei nonni

È stato un tragico destino, quello che ha portato la famiglia Abdelhakim, originaria del Marocco, all'appuntamento con la morte su un treno tra Palermo e Messina, lontano da casa, dopo un lungo viaggio per andare a trovare un loro parente detenuto nel carcere dell'ucchiardone. Nel disastro, sono morti infatti il



capo famiglia Miloudi Abdelhakim, di 75 anni, la moglie Fatima Fahreddine, di 59, il figlio Ali, di 33 anni, e la figlia Hanja, di 42. Gli unici sopravvissuti sono i due figli della donna, Abdelaziz Defi, di sei anni, e la sorellina Ola, di otto. A salvarli sono stati i nonni materni che hanno fatto scudo con il loro corpo ai due nipotini, proteggendoli dall'impatto e dai detriti. Il padre dei due bambini, che si chiama anche lui Ali e lavora in Arabia Saudita, è in viaggio verso la Sicilia. Accanto a loro nel reparto dell'ospedale «Piemonte», lo zio Arbi, di 35 anni, e la moglie Carmela un'italiana di 28 anni. «La nostra famiglia è distrutta - dice Arbi Abdelhakim - in un momento ho perso i miei genitori, mia sorella e mio fratello».

Nessuno nella casa investita erano usciti cinque minuti prima

Nella ex casa cantoniera sventrata dal convoglio ferroviario abitavano due famiglie. Solo per caso i componenti dei due nuclei familiari si sono salvati. Adesso la loro abitazione è distrutta, ma sono vivi «È un miracolo» ripetono. Getano Gianni, che abita al secondo piano con la moglie e due figli, aveva pranzato



a casa. Poi, intorno alle 14, ha deciso di andare al mare con la famiglia. Quando è tornato il suo appartamento non esisteva più. Ancora più sconcertante il destino di Filippo Currò, 56 anni, ferroviere in pensione, che abita con la moglie al piano terra. Ogni pomeriggio, intorno alle 18, Currò si piazza su una sedia a sdraio in giardino per assistere al passaggio dei treni. Ma sabato, poco prima dell'arrivo dell'Espresso «Freccia della Laguna» la moglie ha protestato: «Devo andare a fare delle compere, accompagnami». L'ex ferroviere ha acconsentito di mala voglia. Si è alzato dalla sedia ed è uscito di casa. Dieci minuti dopo ha sentito un boato, è tornato indietro e ha capito di essere scampato alla morte solo per una coincidenza.

la tragedia? Ed i lavori di manutenzione conclusi proprio su quello spazio di binari lungo 500 metri una quindicina di giorni fa possono aver influito, ed in che modo?

Domande a cui dovranno rispondere tre inchieste, visto che oltre a quella della magistratura indagano le Ferrovie e la società che gestisce i binari, tutte e due sotto la vigilanza del ministero delle Infrastrutture. E finora le testimonianze raccolte da polizia e carabinieri a lavoro da questa notte avrebbero prodotto una sola certezza: la velocità del convoglio era dentro i limiti consentiti in quel tratto di ferrovia. I vertici locali dell'azienda l'avevano riportata a livelli normali (105 Km/h) da soli tre giorni, dopo che per un mese circa i lavori di manutenzione straordinaria eseguiti giusto nel tratto sottocostituito accusa l'avevano ridotta a 60 Km/h. Lavori assenti da anni, ma compiuti proprio in questi ultimi giorni per sostituire l'80 per cento delle traverse, totalmente consumate e per assestare e consolidare i binari.

E allora? Il deragliamento deriva da un allargamento dei binari? Da un cedimento della parte anteriore della motrice? Da uno smottamento di parte della massicciata? O dalla presenza di un ostacolo sulla linea? Tutte le ipotesi, al momento restano valide compresa l'ultima che potrebbe aprire scenari più inquietanti. Si spiega così, per escludere con assoluta e rassicurante certezza, la presenza di due uomini del Sisde di

Messina sul luogo della tragedia. Ma ecco che ne pensa il procuratore di Messina Luigi Croce. **È allora procuratore, che idea si è fatto?** «Non ho ancora le idee chiare. Non è un incidente stradale, dove è più facile ricostruire il tutto». **Cedimento della motrice, allargamento dei binari, si fanno varie ipotesi...** «Bisogna attendere i periti». **È lo smottamento della massicciata...** «Già, quello, allo stato è un rebus ma i periti lo chiariranno». **E l'acquisizione della documentazione sui lavori fatti in quella tratta nell'ultimo anno?** «Serve a ricostruire che tipo di interventi sono stati compiuti». **Chi sono i periti?** «Ancora devo scegliere gli ultimi nomi». **E i testimoni? Sono stati utili per aiutarvi a capire quello che è successo?** «Molto relativamente». **È vero che andrà sul luogo della sciagura?** «Verissimo. Insieme ai periti completeremo presto un altro sopralluogo».

Segue dalla prima

E una cappa di rabbia repressa - troppi disastri annunciati, troppe sventure che s'abbattono in pochi giorni sempre sulla stessa porzione di territorio italiano - dicono aleggiasse sulla scena del disastro. Scena che, in verità, è un posto arioso, non il cupo fondale delle immagini di ieri notte.

Al finestrino di quel treno scorrevano l'altra sera, fino a qualche attimo prima dell'impatto, immagini serene. Squarci di verde e d'azzurro che ti rimangono in mente, come una visione di speranza. Estremo invito a restare, quando per lavoro o per avventura, te ne vai: i monti Nebrodi che digradano, il mare che profuma. Dalla Sicilia si va via, quando si va, con una certa, frenetica fregola. Quel paesaggio è quasi un ricatto sentimentale per chi ha deciso di andare. E ci sarà qualche buon motivo se tra loro alcuni siciliani della dia-

La Sicilia dei paradossi scorre via dal finestrino

Promettono grandi opere ma nella terra dei disastri annunciati non si fa nulla per prevenirli

spora si chiamano "il club degli scappati". E ci sarà una ragione se uno dei superstiti aveva l'hobby d'aspettare su una sedia a sdraio ogni sera quel treno che fuggiva. L'uomo che guardava i treni s'è salvato per caso. Ma stavolta per altri quella fuga è stata interrotta. Tragicamente, e per sempre. La famiglia di marocchini sterminata sul treno di Rometta è coperta da un sudario di polvere bianca, dopo aver trovato proprio in Sicilia un lavoro, è il paradosso rovesciato di una stessa storia, incrociata, di migrazioni.

Dal finestrino dei treni siciliani

si affaccia di solito povera gente. Famiglie umili. Studenti. Stranieri. O persone che non hanno, almeno per quel giorno, eccessiva fretta. In quel tratto da Palermo a Messina il treno diciamo più veloce, che si chiama «Il Peloritano», impiega tre ore, contro l'ora e mezza di un eguale tratto «normale» (se il resto d'Italia si può definire «normale»). La rete in parte non è elettrificata, e i convogli annaspiano, alimentati a diesel, uno per volta, naturalmente. Se c'è un ritardo si accumula per ore, perché si dà la precedenza ai treni con tariffa più alta. Trent'anni fa uno scontro front-

ale e un'ecatombe in una di queste gallerie. Dissero: errore umano. Ma il doppio binario non avrebbe permesso sbagli.

Chi può, dunque, viaggia in aereo. Altri fino a Napoli s'imbarcano su quella nave che ancora i vecchi palermitani chiamano «il postale». Il treno lo si evita. Se si può. Perché il tracciato, e pressappoco anche il binario - l'unico binario - sono gli stessi dall'Ottocento.

Come al solito c'è, dunque, qualcosa di teatrale, di tragico, un pizzico di già visto, un che d'apocalisse in queste sventure siciliane. Di nuovo

in Sicilia. La terra dei disastri annunciati. Che è quell'altrove, per cui un grande intellettuale, profondamente siciliano, come Leonardo Sciascia, coniò un neologismo sconosciuto: «irredimibile». L'attaccarono e rispose: «Non ho il dono dell'opportunità e della prudenza, ma si è come si è». Di nuovo in Sicilia, anche se per questo inizio d'estate sembrava che avessimo «già dato» con tante prime pagine sulla Grande Sete e sulle minacce dei boss della mafia.

E di nuovo la stanchezza di riparlarne. Con un arcivescovo che dà voce semplicemente al buonsenso:

la priorità - si chiede - a questo punto è il mastodontico Ponte o rinnovare le ferrovie? Il governatore della Regione che promette che provvederà (come per l'acqua?). E il ministro del ramo che replica (a chi? Al prelati? All'opposizione?): nessuno si permetta di speculare. Il capo dell'azienda ferroviaria che assicura che a giugno avevano già riparato le traversine. E il viceministro che accusa i Verdi. E quelli che rispondono: «Volete un atto d'accusa? Basta guardare un orario delle ferrovie».

Basta salire su quei treni. Treni a passo d'uomo, materiali obsoleti, bi-

nario unico. Disimpegno delle Ferrovie, del governo, investimenti con il contagocce. La Sicilia dei paradossi - i campi riarsi, ma un comune di queste parti ha regalato l'acqua alle comunità vicine: i «governatori» gonfi di voti, ma i problemi scoppiano - scorre via dal finestrino. Il treno va avanti come può, un po' con l'elettricità, un altro po' col carburante. In galleria nel buio i passeggeri fanno gli scongiuri. La locomotiva annaspa per le curve. Ma lì a Rometta finisce la cortina delle case abusive, e si torna a vedere il mare. C'è un rettilineo. E di solito i vagoni non deragliano quando i binari sono in linea dritta. Tranne che in Sicilia. Che è un pezzo d'Italia che ha insegnato al resto d'Italia che i disastri, pur prevedibili, non è il caso di prevenirli. Dove talvolta c'è gente che si sdraia davanti casa per guardare i treni andare via.

Vincenzo Vasile