

Segue dalla prima

La linea elettrica divelta e i binari strapattati dalla massicciata che ora formano strane gobbe sul terreno. La scena di distruzione, morte e dolore che ti si para davanti agli occhi su questa scarpata a 400 metri dalla stazione di Rometta M., ricorda un film. "Cassandra Crossing" era il titolo, un regista - George Pan Cosmatos - aveva immaginato il viaggio allucinante di un treno volutamente spinto fino ad un ponte da anni pericolante, Cassandra Crossing, appunto. Nelle scene si vedono i piloni mangiati dalla ruggine, i bulloni che tengono stretti i binari alle traversine saltati o penzolanti e ti vengono i brividi. No, nessuno ha spinto l'Espresso 1932 fino alla massicciata di Rometta a schiantarsi contro quel casello, ma raccontano gli abitanti del posto e dicono i sindaci del Messinese - le condizioni di quella tratta erano da brivido. Le voci ora corrono sotto il sole che sfianca vigili del fuoco e militari del genio mandati ad affrontare l'emergenza, e dove per tutto il pomeriggio di ieri si è svolta una lunga processione di tecnici, specialisti, periti, magistrati, e soprattutto politici. Vito Riggio, una volta potente boss democristiano di queste terre ora consulente del ministero delle Infrastrutture, il Presidente della Regione Cuffaro e lui, il ministro responsabile di treni, binari e stazioni italiane: Pietro Lunardi. Tutti rassicurano tutti, e come per miracolo annunciano che quello che non si è fatto per decenni si farà. Subito. Entro cinque anni, al massimo, il volto della Sicilia ferroviaria cambierà.

La gente che abita di fronte a quei binari e che per prima ha tentato di soccorrere quei 193 disgraziati nei vagoni schiacciati dall'urto, scuote la testa. Dai tempi dei Borboni qui c'è un binario unico, «triste e solitario» come quello della canzone. Da anni sindaci, sindacati dei ferrovieri, viaggiatori, denunciano una manutenzione fatta all'acqua di rose. Due ferrovieri mi trasciano a qualche decina di metri dal luogo dei vagoni accasciati su un lato. Mi indicano i binari e le traversine, «sono allentati, troppo allentati», dicono. E poi guardano la massicciata, anche loro - come alcuni altri - ipotizzano un cedimento strutturale. Solo ipotesi che toccherà ai periti vagliare.

Per il momento Ferrovie e ministero si affrettano a dire che il locomotore era stato revisionato pochi giorni fa, che su binari e massicciata erano stati fatti proprio di recente dei lavori di assestamento. Al punto che il treno avrebbe potuto viaggiare in quel tratto alla velocità di 120 chilometri l'ora. Domenica sera, il macchinista Saverio Nania, nato 43 anni fa a San Filippo del Mela aveva deciso, chissà perché, di andare piano 100-105 chilometri, 15 in meno rispetto alla velocità che pure le disposizioni di tecnici e burocrati delle Ferrovie gli consentivano. «Lo diceva, Saverio lo diceva che quella tratta era pericolosa, se lo sentiva che prima o poi...». La moglie del macchinista non riesce a dire altro. In casa parlavano di quel lavoro duro, fatto su locomotori vecchi e su binari ancora più antidiluviani, dello stress che ti procura una responsabilità così grande come quella di guidare un gigante attraverso curve e salite, su una linea

Il vecchio locomotore in bilico nel vuoto, la cabina sventrata... È la scena di morte che appare alla stazione Rometta

“ Le condizioni di quella tratta erano da brivido. Ora si vedono solo i vagoni che una mano bizzarra sembra aver spostato alla rinfusa



Domenica sera il macchinista aveva deciso chissà perché di andare piano. La vedova non riesce a ripetere altro: «Lo diceva Saverio che prima o poi...»

«Ora non dicano che è stato errore umano»

I ferrovieri denunciano: quale manutenzione? «Guardi i binari e le traversine, come sono allentati»



Da Stoccarda a Enna volevano tornare in famiglia

Erano partiti in tre, da Ludsburg, cittadina industriale a due passi da Stoccarda, dopo un anno di lavoro, per trascorrere una vacanza in Sicilia: Maria Antonietta Mammana, 24 anni, sua sorella Giuseppina, 22 anni, e il marito di quest'ultima Mario Daccia, 25 anni. A progettare il viaggio erano state le due sorelle, nate e cresciute in Germania da una famiglia siciliana di Centuripe, in provincia di Enna. Ma sabato per Giuseppina, la vacanza si è fermata tra le lamiere del primo vagone del treno. Suo marito Mario è ricoverato al Policlinico di Messina con un trauma cranico; la sorella maggiore Maria Antonietta, la prima ad essere soccorsa, è stata già dimessa dall'ospedale, con molte contusioni. Ieri mattina, invece, da Ludsburg è arrivata Santina Mammana, la madre delle due ragazze che si è recata all'obitorio per riconoscere Giuseppina. Nel suo letto d'ospedale, Mario Daccia, non riesce a darsi pace. Continua a rivivere, il film dell'incidente: la frenata, il boato, il convoglio che si schianta sulla casa cantoniera, e sua moglie Giuseppina, senza vita.



Dopo le immagini del Tg scorre lo spot di TrenItalia

Sabato sera. Un Tg dà la notizia del gravissimo incidente ferroviario avvenuto a Messina, con un bilancio tremendo di morti e feriti, ed ecco che al termine del telegiornale arriva lo spot di «TrenItalia» in cui si afferma che si sta lavorando per rendere migliore il trasporto ferroviario. Un drammatico paradosso, che, tra gli altri non è piaciuto all'intesa dei consumatori (Adoc, Adu-sbef, Codacons e Federconsumatori). L'intesa ha infatti chiesto «il ritiro immediato dello spot Tv delle Fs, che appare al limite dell'oltraggioso ed ingannevole». Contro questa pubblicità le quattro associazioni presenteranno oggi un esposto all'Antitrust, affinché accerti l'ingannevolezza del messaggio pubblicitario.



Il viaggio della speranza per un intervento ai reni

Correva verso l'ospedale di Verona, per sottoporsi ad un delicato intervento chirurgico ai reni. Il treno della morte ha fermato a pochi metri da casa l'impiegato comunale di Milazzo (Messina) Stefano La Malfa, 51 anni, deceduto pochi minuti dopo aver preso posto nel convoglio ferroviario. Su quel treno, era salito per una tragica fatalità: l'intervento chirurgico, programmato per settembre, era stato improvvisamente anticipato. Dopo una telefonata del suo medico curante, aveva fatto i bagagli in fretta e furia, confidando agli amici: «Devo andare, si è appena liberato un posto in ospedale, devo approfittarne subito». Sposato con Eufemia Lotronto, e padre di tre ragazzi: Giuseppe, 19 anni, e i gemelli Roberto e Antonio, 14 anni, La Malfa era impiegato da oltre un decennio all'ufficio anagrafe di Milazzo. Un lavoro che aveva finito per renderlo un personaggio piuttosto noto nella cittadina: «un uomo all'antica - dicono i colleghi - ligio al dovere, devoto alla famiglia». L'unico cruccio: quel disturbo ai reni, che voleva finalmente risolvere, una volta e per tutte.



piena zeppa di insidie. E pure ai colleghi, il macchinista morto domenica sera, aveva confidato le sue angosce. «Ora speriamo - dicono - che l'inchiesta non finisca con la beffa dell'errore umano. Sarebbe troppo per noi, per Saverio e per la sua memoria di ferroviere con la F maiuscola».

Guardi il treno, ironicamente battezzato "Freccia della Laguna" perché da Palermo, passando per Messina e congiungendosi l'Espresso Siracusa Venezia, sarebbe finalmente arrivato - ansimante e sudato - al Nord, e pensi alle storie umane che la tragedia, come sempre, si incarica di mettere a nudo. Guardi quella carrozza incastrata nel casello dove c'è pomposamente scritto "prima classe" e dove sono morte sei delle otto vittime di questa tragedia, e pensi a cosa sarebbe stata la vita in quegli scompartimenti. Alla pazienza che ti deve assistere quando sali a Palermo e vuoi arrivare a Verona o a Venezia e sai che ci arriverai, forse sì, ma dopo venti ore di un viaggio massacrante. Nel caldo, perché in questi vecchi Espressi che ormai il pudore delle Ferrovie ha fatto sparire dal resto d'Italia, in genere non funziona mai l'aria condizionata. Si va come negli anni Trenta, coi finestrini aperti. E manco i cessi funzionano, spesso sono intasati e sporchi e spesso manca la carta igienica. Ma Stefano La Malfa avrebbe patito le pene dell'inferno pur di arrivare a Verona. Era ancora giovane a 51 anni e quel suo male ai reni gli dava i tormenti, in quell'ospedale del Nord c'era finalmente posto. È morto schiacciato dalle lamiere a pochi passi da casa. Lascia la moglie e tre figli giovani. Stefano avrebbe attraversato lo Stretto (dopo ore di attesa), e tutta la Calabria, e poi la Lucania, Salerno e Napoli. Qui avrebbe comprato un'acqua e un panino dai tanti "café-express" abusivi che lavorano su questi treni, si sarebbe annoiato, avrebbe fatto due chiacchiere con gli occasionali compagni di viaggio... per ore, decine d'ore prima di arrivare a Verona. E i bambini marocchini Abdelaziz Defi e sua sorella Ola, forse durante il viaggio si sarebbero scatenati come tutti i bambini che hanno 6 e 8 anni e che sempre sono eccitati dal viaggio, e sarebbero stati rimproverati dai genitori. Morti tutti, la madre, il padre, uno zio e i nonni.

Era un treno povero per poveri cristiani "La Freccia della Laguna" che mezz'ora dopo le sei di sera di domenica ha deciso di trasformarsi in una bomba. «Mi sento un miracolato», va ripetendo Antonio Carini, che abitava nel casello e che all'ora della tragedia era in giardino. «Ho sentito un rumore tremendo, come un boato, ho visto una nuvola di polvere e poi è venuto giù tutto». Filippo Curro, che è un altro abitante del casello, deve alla moglie la sua salvezza. Lui è un ferroviere in pensione e come tutti i ferrovieri non riesce a staccarsi da quel lavoro che è anche un po' una malattia. Di sera amava mettersi con lo sdraio nel giardino a veder passare i treni. Domenica non c'era perché la moglie lo ha "costretto" ad accompagnarlo in paese. E si è salvato. Piccole storie di una grande tragedia. Che fa assomigliare questa massicciata a 400 metri da Rometta stazione ad una "Cassandra Crossing" tutta italiana.

Enrico Fierro

Ricorda il film "Cassandra Crossing" solo che questa volta nessuno ha spinto il treno fino a quella massicciata

DALL'INVIATO

ROMETTA (Messina) Benvenuti in Sicilia, dove se vuoi bere ti devi comprare l'acqua dagli «autobottisti» e se vuoi fare un viaggio da Messina a Palermo ti devi raccomandare l'anima al buon Dio. Perché nella regione della grande e mirabolante opera prossima ventura, il Ponte, la meraviglia delle meraviglie, se decidi di percorrere in treno i 213 chilometri che separano Messina da Palermo, devi mettere nel conto di impiegarti non meno di tre ore. Ma con un Espresso, però. Il vecchio caro Espresso che nel resto d'Italia quasi non esiste più e che qui, invece, è il treno di lusso. Il più veloce - si fa per dire - e il più comodo. Per la semplicissima ragione che ai siciliani è stato negato il piacere e l'ebbrezza di viaggiare comodamente seduti sulle poltrone reclinabili di quei treni superveloci che sfrecciano nel resto d'Italia e che fanno tanto Europa. Qui la tv trasmette quella ossessiva pubblicità delle Ferrovie con il Colombo viaggiatore che preferisce prendere il treno per consegnare i suoi mes-

Lunardi tra le macerie: tra 5 anni tutto ok

«La Messina-Palermo si farà», poi guarda la realtà sulla massicciata della Rometta

saggi piuttosto che volare, e i siciliani si incassano. Perché se da Palermo, o da Catania o da Messina vuoi raggiungere qualsiasi posto del Paese e vuoi farlo in tempi non biblici devi sborsare fior di quattrini e pagarti un biglietto d'aereo. E volare, proprio come «u palumbu» dello spot. Un solo esempio. La Freccia della Laguna (i dirigenti delle Ferrovie che danno i nomi ai treni hanno uno scarso senso dell'ironia), il treno della tragedia di domenica sera, per portarsi da Palermo a Venezia impiega, se tutto va bene, non meno di venti ore. Avete capito bene: venti ore, lo stesso tempo che serve per arrivare in aereo da Roma ad Auckland, New Zealand, l'altra parte del mondo. Eppure ieri il ministro Lunardi è arrivato sulla mas-

sicciata di Rometta Marea tra quel cumulo di polvere e lamiere, si è fermato ad osservare il vecchio locomotore penzolante nel vuoto e ha promesso mille cose. Ed è diventato scurrile in volto quando i giornalisti gli hanno fatto presente che forse più che parlare di ponte sullo Stretto bisopio, gnerebbe mettere mano, e presto se si vogliono evitare nuovi disastri, alla dissestata rete ferroviaria siciliana. «Il Ponte si farà e si faranno anche le infrastrutture ferroviarie, stentate certi». Il ministro è l'uomo dei grandi annunci. E anche tra la polvere della massicciata e nonostante il sole battente, non si lascia scappare l'occasione per spararne una bella raffica sui siciliani. «Il raddoppio della tratta Messina-Palermo è una priorità. In

cinque anni completeremo i lavori». «Porteremo l'Alta capacità» (che è un po' la sorella povera dell'Alta velocità, ndr) a Palermo, Messina, Catania». Totò Cuffaro, vorace governatore polista della Sicilia, lamenta l'avarietà del governo romano, che anzi accusa di dirottare i fondi per la Sicilia ferroviaria altrove. Secca la risposta del ministro Lunardi: «Non si sono spostati fondi dalla Sicilia ad altre regioni. Il governo vuole potenziare la rete ferroviaria siciliana, perché la Sicilia sarà un modello per l'Italia intera».

Fin qui gli annunci, le promesse di un futuro che è ancora lontano. La realtà, sulla massicciata di Rometta, è quel locomotore sospeso nel vuoto, i vagoni accartocciati, la linea elettrica

saltata. E binari, che in molti ti raccontano troppo traballanti come denti senza più solide radici. Ma anche su questo l'efficientissimo ministro rassicura tutti. Lui una inchiesta - veloce, si intende - l'ha già fatta. Ecco i risultati: «Insieme ai tecnici ho verificato lo stato di consistenza e la qualità dei binari nella zona antecedente il disastro. Tutto era in perfetto stato».

«Altro che ottimo stato», replica Franco Valenza, macchinista delle Ferrovie e sindacalista della Cgil. «La realtà è che la rete ferroviaria siciliana è ancora quella disegnata dai Borboni». Noi, gli fanno eco i ferrovieri siciliani, non vogliamo né alta velocità né alta capacità: vogliamo solo una velocità normale. Facile a dirsi. Perché qui, tanto per tenerci sul luogo

della tragedia, il doppio binario è una chimera. E non è una novità in Sicilia, dove due terzi della rete è a binario unico. La situazione è migliorata, ma leggermente, con l'apertura della galleria Peloritana, un'altra grande opera dai tempi biblici (per realizzarla ci son voluti una ventina di anni), che consente un risparmio di appena venti minuti per andare da Messina a Palermo. Ma è sulla manutenzione della linea che si appuntano le critiche maggiori. Si va avanti a rattoppi, pezze che servono a poco. «Se si vuole aumentare la velocità dei treni - dice Valenza - bisogna ridefinire i tracciati, crearne di nuovi, perché non si può affrontare una curva a centoventi-centotrenta chilometri l'ora». Fin qui la Messina Palermo. Ma se si va

più in giù attraversando la Sicilia e ci si spinge fino a Mazara, la situazione della tratta ferroviaria è da Far West.

Binari vecchi e sbilenchi, una Sicilia intera a binario unico, e treni vecchi di trent'anni. E questa è un'altra storia tutta da approfondire, che i ferrovieri ti raccontano così: le Ferrovie fanno fare a ditte esterne buona parte di lavori per la manutenzione dei treni, da anni la filosofia è una sola, il risparmio. E si risparmia soprattutto sulla sicurezza. E così accade che spesso manchino addirittura i pezzi di ricambio dei locomotori. In Sicilia i ferrovieri si arrangiano: smontano i locomotori ormai fuori uso e recuperano un po' di pezzi da montare su altri vettori. «La sicurezza è un problema fondamentale per tutti, per i viaggiatori e anche per i ferrovieri. Quando devi passare 5-6 ore su un locomotore come quel vecchio 636 della tragedia di Romanetta, senza aria condizionata, con i finestrini sempre aperti per respirare e il rumore che ti sfonda i timpani diventi scemo», dice il macchinista-sindacalista. Benvenuti nella Sicilia del Ponte che verrà.

en.fier.