

Marzio Tristano

**ROMETTA MAREA** (Messina) La traversa di legno è tracciata di netto, il pietrisco schizzato via: è iniziato qui, su un tratto di rotaia sotto la pancia dell'ultimo vagone, fermo sulla massicciata sopra un orto il viaggio verso l'inferno della Freccia della Laguna. È il punto di deragliamento, individuato «presumibilmente ieri mattina, durante il sopralluogo del procuratore Croce con i periti appena nominati sul luogo del disastro. Il primo segno che si incontra esaminando i binari, e anche se i periti raccomandano prudenza le indagini sulle cause della sciagura parte da qui.

Dietro di lui un investigatore che lo ha seguito passo per passo dice: «Adesso abbiamo tutti le idee più chiare». In che direzione però nessuno è disposto a dirlo. Si sa soltanto che il procuratore, dopo il sopralluogo, ha voluto allargare l'area sequestrata, disponendo un ulteriore transennamento dei binari per oltre cinquecento metri in direzione di Palermo. Hanno chiesto i periti per proteggere una zona che dovranno esaminare palmo a palmo a caccia

“ La procura ha fatto sequestrare il contratto d'appalto e la relazione tecnica della ditta che ha svolto i lavori alla Rometta circa un mese fa



La rete ferroviaria italiana si è costituita parte offesa. Già questa mattina i primi funerali delle vittime. Per i due bambini rimasti orfani contattata l'ambasciata ”

# Si potevano svitare i bulloni con le mani

La cattiva manutenzione è probabilmente la causa del deragliamento della Freccia della Laguna

di ogni utile indizio. Per capire, innanzitutto, la causa dei quei sobbalzi denunciati dai conduttori proprio nella zona incriminata.

Lo avevano segnalato più volte, quel tratto di binario all'entrata della stazione di Rometta, i macchinisti che passavano lì ogni giorno. Avevano segnalato quei sobbalzi anomali, che avendo ingiunto le ferrovie a disporre lavori straordinari di manutenzione affi-

dati a una ditta privata e ripetuti, perché i sobbalzi restavano, come ha confidato Saverio Nania il macchinista morto nel disastro a sua moglie. Ma la manutenzione, su una linea costruita nel 1890, ad un certo punto può non essere sufficiente: ecco perché Vincenzo Testa, segretario della Fit Cisl, dice: «Se non si interviene strutturalmente, nuovi disastri sono in agguato». La manutenzione è uno

dei capitoli dell'inchiesta avviata dal procuratore Croce che ieri ha inviato l'investigatore della Polfer a sequestrare il contratto di appalto e la relazione tecnica dei lavori negli uffici del compartimento delle ferrovie di Messina. I magistrati vogliono chiarire come è stata compiuta la manutenzione su una linea dove anche i giornalisti sono riusciti a svitare a mano i perni che fissano le traverse. Le

ferrovie difendono i lavori: «La motrice è uscita a sessanta metri dopo i punti di giunzione dei binari, il binario era piegato, ma i perni erano tutti al loro posto», ha detto Nino Scaffidi dell'ufficio lavori del compartimento di Palermo.

Compito dei periti risolvere il rebus. È proprio sui periti, o meglio su uno di essi, il professor Giorgio Diana, direttore del dipar-

timento di meccanica applicata del politecnico di Milano, considerato la massima autorità in materia di disastri ferroviari, si è aperto un mini conflitto. Per evitare la procura hanno fatto a gara per accaparrarselo, è arrivato prima l'ufficio del Pm che lo ha nominato tra i propri consulenti insieme con i professori Bosurgi e D'Andrea di Messina, e Lisitano di Catania; l'azienda è dovuta andare in Au-

stria, nominando tra gli altri un luminare dell'Università di Graz.

Armati di macchina fotografica, i periti hanno scattato stamane anche alcune istantanee al lavoro si è messo anche un esperto di toponomastica che sta ricostruendo su carta l'intero stato dei luoghi. Fuori dalle transeem bianche e rosse sono rimasti invece i componenti della commissione d'inchiesta delle Ferrovie dello Stato, presieduta da Antonio Lagana, che attende il dissequestro dell'area per iniziare la propria attività di indagine. Sono entrati, infine autorizzati dal procuratore i consulenti delle ferrovie gli ingegneri Garillo e Toni nominati dall'avvocato Delfino Siracusano che assiste, come parte offesa Tremilizia nell'inchiesta penale.

Binari disastri o cedimento della motrice: i riflettori dell'indagine si sono concentrati su queste due ipotesi. Conduttori addetti alle segnalazioni sembrano già assolti: su quel tratto i macchinisti vanno come si dice in gergo a «pieno binario» non ci sono scambi, non devono far nulla se non impostare la velocità e rispettare i segnali; e su quest'ultimo aspetto non ci sono contestazioni.

## L'intervista Maurizio Bernava

Segretario Cisl Messina

Carlotta Angeloni

**ROMA** Il presidente della regione Totò Cuffaro, il viceministro Gianfranco Micciché e l'amministratore delegato di RFI Mauro Moretti due mesi fa, esattamente i primi di maggio, annunciavano insieme a Palermo una conferenza stampa improvvisata.

Argomento: la fine dei lavori di riassetto e ristrutturazione della tratta ferroviaria Messina Palermo, lunghezza complessiva 236 km, nel cui tratto fra Rametta/S. Filippo del Mela è avvenuto il disastro ferroviario che ha causato la morte di 8 persone. «Il nuovo progetto del governo prevedeva l'inedito tracciato Palermo, Castelbuono, Catania: saltando Messina. Motivo del cambiamento: i costi, i lavori alle gallerie troppo onerosi, persino l'impatto ambientale».

Maurizio Bernava, segretario generale Cisl Messina, ha voglia di parlare, anche per rispetto alla professionalità e all'impegno del suo collega Saverio Nania, il macchinista morto nell'incidente, anche lui nel direttivo della Cisl regionale.

**Cosa è successo?**

«Con questa decisione si vanificavano gli oltre 1400 miliardi spesi sin dall'86, rallentando di fatto i lavori di raddoppio dei binari, ancora in corso proprio nei tratti fra Rametta/S. Filippo del Mela e Barcellona/Patti. E non dando nemmeno inizio ai lavori di raddoppio per l'ultimo collegamento Patti / Cefalù».

**Per questa improvvisa e inspiegabile decisione del governo, da due mesi sindacati del territorio e sindacati confederali erano in agitazione con manifestazioni e scioperi.**

«Sbugiardando di fatto quanto l'altro ieri è stato affermato proprio da Cimoli, amministratore delegato

La denuncia del sindacalista: ai primi di maggio vennero a dirci che l'ammodernamento non era più nel piano del governo

## «Micciché e Cuffaro ci annunciarono lo stop ai lavori»

delle ferrovie dello Stato, dal ministro delle infrastrutture Pietro Lunardi e da Totò Cuffaro, di fronte ai vagoni della morte. Assicurarono che l'intera tratta non è stato mai messo in discussione da nessuno.»

Ma proprio per il 22 luglio era già stato convocato un vertice al comune di Messina con i sindacati, i parlamentari regionali e i sindacati, per fare pressioni sul governo: dopo l'incidente rimandato a data da destinarsi.

La realtà è che rimangono ancora a rischio, dopo il tratto dell'incidente, la linea Barcellona/Patti e Pat-

ti /Cefalù: per complessivi 123 km, con un unico binario risalente agli inizi del secolo. In tutta sicurezza invece il primo tratto della Palermo Messina, fino alla nuovissima galleria dei Peloritani, consegnata nel maggio 2000.

**Il nuovo assetto del trasporto ferroviario di una parte della Sicilia, risulterebbe ad un preciso intento del Ministro Lunardi.**

«Privilegiare il biopolo Palermo Catania, con rete ferroviaria, porti e aeroporti: come vogliono le lobby delle grandi compagnie di na-

vigazione».

**E di fatto rendendo marginale un quarto dell'isola, precisamente la provincia di Messina, esclusa insieme a centri come Milazzo, Barcellona, Capo D'Orlando. Rendendo una cattedrale nel deserto anche il tratto decantato ponte sullo stretto.**

«Perché chi arriva dalla parte del ponte, cioè sulla Messina Palermo, si troverebbe di fronte una ferrovia con un solo binario. Non vogliamo che si speculi sulla sua professionalità, è stato anche accertato che

la velocità cui andava il treno da lui guidato era inferiore a quella consentita»

Quindi a Messina e dintorni, fra riunioni e manifestazioni, si era già da qualche mese in piena emergenza. Un grido d'allarme lanciato anche da Saverio Nania già da qualche mese ai familiari, soprattutto al fratello Antonio, sindacalista anche lui, che oggi lamenta disperato l'abbandono delle Istituzioni in Sicilia.

E Nania l'aveva detto anche ai colleghi del direttivo FIT - Cisl. Di un sobbalzo, come una bottiglia quando si dà un pugno sul tavolo

spiegano i tecnici, e non era l'unico. Ha lasciato una giovane moglie, un ragazzo di 19 anni, il primo a dover riconoscere il padre dopo l'incidente, e una ragazzina di 13. È il ricordo di una passione sin da quando era ragazzo, alimentata in 21 anni di lavoro, e dal rispetto dei colleghi.

Perché ora le indagini sono anche rivolte a lavori di manutenzione che si svolgevano nottetempo, sul vecchio binario singolo. Mentre accanto si cercava di costruire la nuova ferrata, raddoppiata.

## le emergenze siciliane

– **Trasporti.** Il 92% delle ferrovie sono a binario unico; il 42% delle tratte non è elettrificato. La velocità commerciale sulla rete non si spinge oltre i 30km/h.

– **Siccità.** Ogni 5 litri che arrivano nelle case, 5 si perdono per strada e altri 5 non vengono raccolti per lo stato delle dighe.

– **Disoccupazione.** Nel 2001 arriva al 24% (media nazionale 10%, Sud 21%). Il Pil nel '97 è stato pari a 22 milioni e 698 mila lire, (34,494 milioni livello nazionale; 23,070 milioni Mezzogiorno). Il tasso di lavoro sommerso va oltre il 30%.

– **Abusivismo.** 50.987 le abitazioni abusive sulle coste. Va da 1.000 a 1.250 euro la spesa che ogni famiglia dovrà sostenere per il riordino delle coste voluto dal Governatore Salvatore Cuffaro: depurazione, fognie, rete idrica, strade e illuminazione pubblica. 4.500 nuove costruzioni fuorilegge nel 2001.

– **Industrie a rischio.** Il polo di Augusta-Priolo produce annualmente 170mila tonnellate di rifiuti; quello di Gela, nonché la raffineria di Milazzo, da decenni hanno determinato una forte escalation del rischio sanitario. All'Augusta la mortalità per tumore è più alta del 22% rispetto alla media.

– **Erosione delle coste.** Il 13,5% delle coste è a rischio erosione. Sul totale dei 998 chilometri di costa ben 134 sono danneggiati.

DALL'INVIATO Enrico Fierro

**ROMETTA MAREA** (Messina) Ora sono venuti a fronte i politici siciliani sul «Cassandra Crossing» di Rometta Marea. Di fronte a quelle lamiere accartocciate e a quel binario unico che in tanti ora giudicano traballante da sempre, promettono. Soldi, tantissimi, milioni di Euro, rapidità degli interventi, lavori straordinari. Insomma: tutto quello che non si è fatto in trent'anni. Ma i siciliani sono scettici e quelli dei paesi attorno guardano sconsolati l'eterna incompiuta. No, non si tratta di binari, questa volta parliamo di un'autostrada. La Palermo-Messina. Un nodo importante che, se completato, permetterebbe un veloce collegamento tra le due parti della Sicilia evitando la costa, panorama stupendo, ma vie strette e scosme, curve e tornanti. L'autostrada iniziarono a costruirla nel 1960, una vita fa, parte da Palermo, ma ad un certo punto finisce, i piloni reggono tratti di corsie sospese nel vuoto, perché tra i paesi di Castelbuono e Furiano è un buco di soli 41 chilometri che non si riesce a chiudere. Ora, ovviamente, politici e amministratori siciliani promettono che si, tutto verrà

# Solo il 10% dei soldi erano destinati al Sud

La politica dei grandi annunci: da 12 miliardi a 107 milioni. E le Fs decidono di risparmiare

fatto e presto. «Al massimo nei primi mesi del 2004 l'autostrada sarà interamente percorribile», promette Benedetto Dragotta, commissario straordinario del Consorzio autostrade siciliane.

Ma torniamo a treni e binari. Il 7 giugno scorso, Salvatore Chiofalo, sindaco del comune di Falcone, prende carta e penna e scrive a mezzo mondo. Dai giornali ha appreso che Gianfranco Micciché, vicere berlusconiano della Sicilia e viceministro dell'Economia, ha cancellato il raddoppio del binario della dorsale tirrenica nella parte mancante Patti - Castelbuono, e di dirottare i soldi necessari in provincia di Catania. Motivi elettorali, malignano i sindacati, che si riuniscono, scrivono e fanno manifestazioni di protesta. «Cosi' - dicono - marginalizzate ulteriormente la provincia di Messina e vanificate la spesa

di 1700 miliardi sostenuta per il raddoppio ferroviario della linea Messina-Patti». Niente da fare. Micciché aveva deciso così e così fu fatto.

Ma c'è di più, di Sicilia e binari unici le Ferrovie non vogliono proprio sentir parlare. E così succede che il 28 marzo di quest'anno, il Cipe bocia il piano degli investimenti predisposto dalle Ferrovie per il triennio 2002-2005. C'erano pochi soldi destinati al Sud, è la motivazione. Non solo, il Cipe chiede alle Ferrovie di destinare almeno 950 milioni di euro alla manutenzione tradizionale e di destinare il 30 per cento di questa cifra alla disastata rete ferroviaria che va da Roma in giù. Le Ferrovie si fanno un po' di conti e decidono che bisogna risparmiare e al Sud destinano solo il 10 per cento della torta. Una fetta piccolissima ed insufficiente. E

alla Sicilia, che conta un potenziale di viaggiatori che si aggira attorno ai 6 milioni, sono destinate le briciole. «È questa la filosofia di Fs - denuncia Amedeo Benigno della Cisl-trasporti siciliana - per loro il Sud e la Sicilia non sono una risorsa, ma un problema da accantonare. Ora tutti piangono gli otto morti della tragedia di domenica, ma la verità è che le scelte aziendali e l'organizzazione del lavoro fissate da Fs non consentono affatto di avere su una linea come la Palermo-Messina una manutenzione straordinaria e ordinaria seria». Un solo esempio: gli operai addetti a questo tipo di lavori che, come la tragedia di Rometta ha drammaticamente dimostrato, sono indispensabili per la sicurezza dei viaggiatori, sono insufficienti, ne mancano in Sicilia almeno 200. Da sei mesi si aspettano inutilmente nuove

assunzioni. Qui i ferrovieri e i loro sindacati sono davvero incazzati con le Ferrovie e ti ricordano la frase di un dirigente dell'azienda, il quale teorizza che «un investimento in Sicilia può essere un danno per i siciliani». E allora, se queste sono le premesse, è inutile che i ferrovieri siciliani aspettino ancora una risposta ad una loro richiesta che anche al lettore più inesperto sembrerà giusta: l'istituzione di un treno rapido che consenta di salire a Palermo alle otto di sera e di arrivare a Roma alle otto del mattino. Richiesta sempre respinta dalla Ferrovie.

Ma tutto cambierà con i mirabolanti annunci del governo Berlusconi. Leggiamo le cifre del Dpef, la Bibbia degli investimenti, il libro magico che dovrà risolvere i problemi delle Ferrovie nel Sud Italia. 12 miliardi e 29 milioni di euro, 24 mila mi-

liardi di vecchie lire: è questa la cifra che il governo promette di spendere per un'opera grandissima, il tratto ferroviario che collega Salerno a Reggio Calabria e poi Palermo e Catania. Tanti soldi, praticamente il doppio della cifra prevista per la realizzazione del Ponte sullo Stretto. Ma ed ecco il primo trucco, figlio evidentemente della "finanza creativa" - nel triennio 2003-2005, lo stanziamento è di soli 404 milioni di euro (circa 800 miliardi), ma di questa cifra vi è certezza di spesa solo per il 2002 e solo per 107 milioni di euro (340 miliardi di lire). Toccherà alla Finanziaria del 2003 definire nuovi stanziamenti di fondi. Insomma, se partiamo dalla cifra iniziale, quella dell'annuncio, 12 miliardi e passa di euro, il rapporto con la somma finale è praticamente di uno a 30. Insomma, se si va avanti di

questo passo saranno necessari 30 volte 3 anni, quasi un secolo, per veder conclusa l'intera opera. I siciliani possono attendere. Ma stiano buoni e tranquilli, perché il governo promette, assicura e giura che nel 2009 si potrà andare da Salerno a Catania veloci come il fulmine. «Sono tutte previsioni shallate - è il caustico commento di Paolo Bruttì, senatore dei Ds ed esperto della materia - e così il Ponte, se mai verrà realizzato, congiungerà due realtà ferroviarie del tutto inesistenti». Annunci e promesse, come quella dell'Alta Velocità tra Salerno e Reggio Calabria, si farà giura il ministro Lunari, salvo poi a scoprire che per la progettazione non è stato stanziato un centesimo di euro. La realtà, continua Bruttì, «è che da dieci anni l'attenzione delle Ferrovie si è concentrata solo sull'Alta Velocità sull'asse Roma-Milano prolungato fino a Napoli». Da Battipaglia in poi è il Far-West, su 16mila chilometri di rete ferroviaria l'attenzione vera è concentrata su soli mille chilometri. Un esempio? Dei nuovi Pendolino e dei supermoderni «Etr-500» dopo Salerno non v'è traccia. L'Italia ferroviaria da Battipaglia in poi è fatta di vecchi Espressi e di Littorine. Sì, proprio quelle volute dal Duce.