

Marzio Tristano

MESSINA Il giunto della morte è un braccio di ferro scuro, che lega due pezzi di rotaia tragicamente lontani fra loro alcuni centimetri sotto la pancia dell'ultimo vagone-letto fermo sui binari fra i richetti 42 e 43: è qui che il locomotore è schizzato fuori dalle sue guide proseguendo la sua folle corsa contro la casa cantoniera.

Un giunto lento, che ha ceduto sotto il peso del convoglio in una linea trovata dai consulenti in condizioni pietose, eppure finita di revisionare non più di un mese fa. Dopo il sopralluogo di ieri mattina i periti hanno ormai forti dubbi: nel giunto, spiega uno dei consulenti che vuole restare anonimo, «la prima chiavarda è buona, la seconda è ammaccata, la terza spaccata, la quarta ha un segno di rottura sul punto di tenuta. È qui che è andato via il treno, sul giunto che non ha retto. Per noi non era adeguato il suo regolare esercizio. Chi lo ha controllato nei giorni scorsi, chi ha fatto i collaudi?».

Ecco il giunto allargato, in cui come dice il perito «i perni si svitano a mano, imprime alle indagini una direzione quasi obbligata: come sono stati compiuti i lavori di manutenzione su quella tratta, conclusi appena un mese fa? È chiaro che a questo punto, anche se nessuno lo conferma, verranno interrogati i responsabili dei lavori di manutenzione, compiuti a più riprese da una ditta di Caserta, e conclusi pochi giorni prima del passaggio della Freccia della Laguna.

Probabilmente per il calore, forse per altre cause, il giunto non ha retto al passaggio del locomotore, si è allargato sotto le centoventi tonnellate della motrice, determinando lo slittamento del convoglio. Sotto la pancia del vagone il binario appare aperto, la traversa di legno lesionata, il brecciolo schizzato fuori. E ora il perito afferma: «Basta fotografarlo per rendersi conto che quello è il punto in cui il treno è uscito fuori dai binari. Se fosse stato realizzato a regola d'arte, il treno sarebbe passato tranquillamente».

Ma il raccordo saltato potrebbe essere soltanto il punto di rottura finale di una ferrovia trovata dai periti in condizioni davvero pietose. Numerose traverse di legno che avrebbero dovuto essere sostituite erano ancora al loro posto, i picchetti di sostegno della massicciata, blocchi di cemento dentro i quali viene murata una rotaia, anima di ferro, rimosse e distese per terra. «Se qualcuno sfilava addirittura a mano i perni e fa vedere che il binario fa schifo - spiega il consulente - ciò testimonia di un percorso dissestato; se poi fino a qualche giorno fa i treni passava-

Probabilmente il calore, forse altre cause, il giunto si è allargato sotto le 120 tonnellate del treno

“ Ha ceduto sotto il peso del convoglio in una linea trovata dai consulenti in condizioni pietose: «Se fosse stato realizzato bene...»



Numerose traverse di legno che avrebbero dovuto essere sostituite erano ancora al loro posto. Ieri la riunione delle Fs con i sindacati di categoria

Deragliamento, la colpa è di un giunto rotto

L'incidente di Rometta dovuto a un cedimento sulla linea appena revisionata. I periti: «Ma chi ha fatto i collaudi?»



Il tratto di ferrovia messo sotto sequestro. In alto il sopralluogo dei magistrati



Folla e dolore ai funerali

MILAZZO Troppo piccola la chiesa nel borgo di San Pietro, insufficiente la piazza e le strade limitrofe per accogliere la gente intervenuta ai funerali dell'impiegato comunale Stefano La Malfa, rimasto vittima del deragliamento della Freccia della Laguna a Rometta Mare. Nonostante il gran numero di vigili urbani presenti nella frazione, il traffico è rimasto bloccato per lungo tempo. In chiesa nella prima fila, a qualche metro dalla bara, la moglie Eufemia Lotronto, sorretta dal figlio maggiore Giuseppe, 19 anni. Accanto i due gemelli Roberto ed Antonio, 14 anni, ancora increduli per l'improvvisa scomparsa del padre. Poi il sindaco Nino Nastasi, assessori, dirigenti comunali, colleghi di Stefano, amici di caccia e gran parte della popolosa frazione di Santo Pietro dove Stefano La Malfa era ben voluto da tutti.

Molte le corone di fiori ed un cumulo di cartoncini di «Opere buone» in memoria del defunto.

Lunardi riferisce oggi al Senato

ROMA Questo pomeriggio il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Pietro Lunardi, riferirà in aula al Senato sul disastro ferroviario, in provincia di Messina, del treno Palermo-Venezia. Lo ha deciso la Conferenza dei capigruppo di Palazzo Madama.

Dopo il disastro ferroviario di Rometta, la Filt Cgil siciliana propone alle altre organizzazioni sindacali di trasformare nell'isola le 24 ore di sciopero dei ferrovieri previste per il fine settimana in un'iniziativa di solidarietà rivolta ai familiari delle vittime, con la devoluzione della quota di salario che andrebbe persa con la protesta. La Filt propone anche per quelle giornate l'organizzazione di assemblee in tutte le stazioni. «La straordinarietà della situazione - dice Maurizio Pellegrino, segretario generale della Filt Cgil regionale - ci impone di riconsiderare in Sicilia le modalità di effettuazione della giusta lotta dei ferrovieri per il nuovo contratto di lavoro».

no a bassa velocità e poi hanno ripreso ad andare di corsa, è molto più probabile che ceda qualcosa».

Ma le attenzioni dei periti si sono concentrate ieri mattina anche sullo stato complessivo e sulla conformazione della tratta, una lunga «f» che procede in piano per inclinarsi leggermente in discesa proprio sul punto del deragliamento, iniziando una leggera «parabolica». Ecco perché il professor Giorgio Diana, maglietta e pantaloni blu coperti di polvere, si è chinato fin sotto il vagone letto, l'ultimo del convoglio, a caccia di ogni possibile traccia sui binari. Ed ecco perché i periti sono tornati indietro per oltre cinquecento metri, lungo la linea ferrata per rilevare eventuali tracce sui binari di un carico eccessivo di energia, che le rotaie, logore e vecchie, avrebbero

sopportato con sempre maggiore fatica. Ciò, se accertato, dimostrerebbe che il giunto è solo il punto di rottura finale di una ferrovia in condizioni davvero critiche.

Un lavoro difficile, quello dei periti e degli specialisti chiamati dalla procura missina per accertare le cause del disastro di Rometta. Accertamenti e rilievi, dicono ai magistrati, continueranno per tutta la settimana e fino a che non saranno conclusi resterà sotto sequestro l'area del disastro. Non sarà possibile per le Ferrovie procedere al ripristino della linea fino a che i giudici non avranno revocato il provvedimento. Secondo indiscrezioni, i consulenti eseguiranno anche prove di carico su alcuni dei giunti rimasti integri in prossimità di quello lesionato. Ieri, intanto, i vertici di Ferrovie dello Stato hanno incontrato oggi i rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria per fornire ai rappresentanti dei lavoratori i dati «oggettivi» relativi agli interventi di manutenzione sul materiale rotabile e sulla sede ferroviaria eseguiti negli ultimi mesi sui vagoni e sulla linea interessata dall'incidente di Rometta Mare. Dalla riunione, affermano i sindacalisti interpellati, non sono emersi elementi di novità sulle cause che hanno determinato l'incidente anche perché tutta la documentazione necessaria è al momento sotto sequestro. Anche per quanto riguarda la velocità che stava tenendo il treno al momento dell'incidente le ferrovie non hanno fornito, per la stessa motivazione, alcuna indicazione: «pare comunque accertato - affermano i sindacalisti - che il treno andasse ad una velocità inferiore a quella massima consentita». Ieri si sono svolti nella chiesa di San Pietro a Milazzo i primi funerali dopo la sciagura ferroviaria. Le esequie dell'impiegato comunale milazzese Stefano La Malfa sono state officiate da padre Franco Montenegro davanti a una folla commossa, tanta che la chiesa non ha potuto contenerla tutta.

Ma le attenzioni dei tecnici si sono concentrate anche sullo stato complessivo della tratta

Gli affari del governatore corrono su gomma

Storia delle autolinee «Angelo e Raffaele Cuffaro», l'azienda di famiglia divenuta una fra le maggiori della regione

Massimo Solani

ROMA Una volta era il treno, l'odore stantio delle carrozze, pensieri di viaggio lungo due linee che corrono parallele a solcare il paese e raggiungerne anche i più sperduti angoli. Cartoline d'una Italia lontana e romantica, preistorica rispetto al boom consumistico degli anni del dopoguerra, del miracolo italiano di una automobile per famiglia. Cartoline che nella Sicilia dei 1500 chilometri di strada ferrata sono al tempo stesso, sconosciute ai più eppure ancora attuali. Da una parte le ferrovie, poche e fatiscenti, «degne dell'Italia di Cavour» commenta qualcuno, dall'altra i paesi, le città sperdute il cui nome non compare nemmeno sulle rassicuranti tabelle blu che popolano ogni stazione ferroviaria dello stivale. Perché in Sicilia, per muoversi di città in città, nella stragrande maggioranza dei casi non si può nemmeno immaginare di salire

La corriera è ancora un mezzo indispensabile in un'isola dalla precaria viabilità

su un treno, per quanto malandato possa essere, e non resta altra soluzione che affidarsi agli autobus. Più efficienti, sicuramente più veloci, comunque presenti. Perché per una rete ferroviaria disegnata a lambire in pratica soltanto le splendide coste siciliane, esiste tuttavia una rete parallela di trasporto, su gomma, che supplisce alle carenze del sistema ferroviario, lo completa e si arricchisce portando da un lembo all'altro dell'isola tutta quel-

la gente che, magari non potendo disporre di un'automobile, è comunque costretta a muoversi lungo le strette strade dell'interno. Un affare miliardario, un business colossale in cui si affrontano decine e decine di aziende, da quelle a conduzione familiare a quelle molto più estese e ramificate. Un giro di denaro che, è evidente, si nutre dei disservizi del sistema ferroviario e che da sciagure come quella capitata a uno di sabato scorso è pronto a trarre il massimo giovamento, sfruttando anche le paure della gente magari non più così sicura che il treno sia il mezzo di trasporto più sicuro al mondo.

Ne sa qualcosa anche il presidente della Regione Totò Cuffaro. Lo sa bene «Zu vasa vasa» cosa significa portare la gente dai più sperduti angoli della Sicilia alle città, fare tappa nei paesini talvolta sconosciuti anche alle cartine stradali e poi riportarli indietro, con puntualità e efficienza. Non è un caso infatti che il nome Cuffaro

campeggi su moltissimi degli autobus che quotidianamente partono da Agrigento per raggiungere Palermo e molti altri centri abitati, coprendo moltissime tratte e staccando biglietti a centinaia e centinaia di passeggeri. Quell'azienda, «la Cuffaro Angelo e Raffaele» con sede a Raffadali pochi passi fuori da Agrigento, esiste da anni ed è da sempre gestita dal padre del Governatore e dallo zio. Non veicoli sgangherati come quelli di una Sicilia ormai affidata soltanto ai film e sopra le quali la gente buttava le proprie valigie. La «corriera» oggi è un mezzo tecnologico, autobus dotato di tutti i comfort, «compresa l'aria condizionata» raccontano i viaggiatori più assidui.

L'azienda di famiglia, però, cogli anni è cresciuta fino a diventare una delle maggiori autolinee dell'isola sfruttando la mole impressionante di viaggiatori che quotidianamente affollano la tratta Agrigento-Palermo, pezzo forte dell'offerta aziendale, e

riuscendo a toccare col proprio servizio anche quei centri meno frequentati ma disperatamente bisognosi di un collegamento col resto della regione. La «Cuffaro Angelo e Raffaele», dicono i maligni, è cresciuta con la stessa velocità con cui il giovane rampollo di famiglia ha costruito la propria scialata politica fatta di Dc prima e di Forza Italia poi. Uno che fa i soldi con le corriere, dicono gli stessi maligni, come potrebbe oggi volere che le ferrovie diventino in Sicilia efficienti e affidabili?

Dubbi e malignità, ma certo è che contro il governatore della Sicilia hanno già puntato il dito in molti, primi fra tutti i sindacati. «Furono Micciché e Cuffaro a comunicare lo stop ai lavori per il raddoppio della tratta ferroviaria Messina-Palermo» ha attaccato due giorni fa Maurizio Bernava, segretario della Cisl nella città dello stretto. Critiche ripetute qualche ore più tardi anche da Salvo Giglio della Cgil e che non sono affatto piaciute a Totò

Cuffaro. Il raddoppio di quegli oltre 200 chilometri, ha risposto il presidente della Regione, «è una delle priorità indicate dal governo regionale nell'accordo di programma quadro dei trasporti. Il problema da risolvere è quello del reperimento delle risorse che, in questa prima fase, non è sufficiente a coprire il costo dell'intera opera». Solo un problema di soldi, quindi, quegli stessi soldi che arriveranno in quantità mai immaginate fino ad ora

Un business colossale e un giro di denaro che si nutre dei disservizi ferroviari

se il cammino della costruzione del Ponte sullo Stretto non troverà ostacoli sulla propria strada.

La paura di Cuffaro, però, è che mentre da Roma si spenderanno forse e fondi per il mega progetto che legherà l'isola al «Continente», potrebbe spettare invece alla Regione farsi carico del risanamento di un sistema ferroviario che appare oramai a tutti inservibile e che, verrebbe da dire se non suonasse a sfregio in questi giorni di siccità, fa acqua da tutte le parti. «Non accetteremo che scarichino sulla Sicilia un sistema ferroviario in queste condizioni, con evidenti problemi di sicurezza e improduttivo - ha ringhiato ieri il Presidente - È interesse dei siciliani che i vertici delle Ferrovie e lo stato facciano quanto compete loro per mettere la Sicilia alla pari delle altre regioni». Nel frattempo, comunque, una assicurazione ai cittadini Cuffaro potrà darla senza problemi: le autolinee, in Sicilia, funzionano a dovere.