

Spaventosa sciagura ferroviaria alla vigilia delle feste natalizie

SESSANTANOVE MORTI IN UN VAGONE precipitato da un ponte presso Catanzaro

La vettura è finita in un torrente - 27 i feriti - Diciotto sono fuori pericolo - Il treno era composto di una motrice e di una carrozza - Quest'ultima si è sganciata ed è uscita dai binari nella curva più stretta del percorso - L'opera di soccorso in un clima di allucinazione - Il conduttore del tragico convoglio fermato e sottoposto a lungo interrogatorio

SOLO FATALITÀ? Il tremendo salto nel vuoto

Un'ombra triste si proietta su questo Natale. I negozi colmi di doni, le strade festanti e illuminate: ed improvvisamente una notizia, una notizia di morte e di dolore dalla lontana e desolata Calabria distrugge ogni allegria, lacera ogni ottimismo, riporta a quel senso profondo della solidarietà umana che brilla soltanto nel dolore.

Settanta morti; settanta poveri morti. Studenti e madri di famiglia che si recavano in città per le spese di Natale; contadini che portavano formaggi e uova ai negozi dei paesi vicini; insegnanti abituati a fare la spola fra Catanzaro e i piccoli centri finiti, desiderosi solo di trascorrere un lieto giorno di riposo e di distensione.

La scena? Vogliamo ricostruire la scena? «Non chiedeteci quello che abbiamo visto» hanno detto i soccorritori che sono penetrati con la fiamma ossidrica nella vettura fracassata con il suo carico di morte sul greto del torrente Fiumarella. L'acqua ingrossata dalle piogge si arrischiava di sangue passando sotto le arcate del ponte che si alzano di cinquanta metri per sorreggere la ferrovia a scartamento ridotto che collega Soveria Mannelli a Catanzaro. Una costruzione arida per un piccolo treno della Calabria.

Nel tardo pomeriggio di ieri le telescriventi avevano dimenticato il «presopio luminoso» di Milano, il traffico caotico delle strade di Roma colpite dalla «febbre del regalo» per portarci i nomi dei morti, dei feriti, i risultati delle prime inchieste sommarie sulla tragedia di Catanzaro. Abbiamo letto, fra le tante notizie giunte sul nostro tavolo, che la linea Soveria Mannelli-Catanzaro era fra quelle da sopprimere secondo un programma di rinnovamento previsto dal piano per la Calabria. E' vero che doveva essere soppressa? E perché? Era forse troppo pericolosa o troppo logorata dall'uso?

Il caso? La fatalità? No: non possiamo indulgere, di fronte a questo terribile spettacolo, a così facili evasioni. Nella tragedia di Catanzaro, ci sono responsabilità di tutti, dello Stato, della collettività, di tutti noi. C'è la tragedia della «questione meridionale» che si ripresenta intera a noi dopo cent'anni di unità (cent'anni che pur il nostro paese ha celebrato con tanto lieta e distratta esultanza, che ci richiama a tutte le nostre inadempienze, a tutti i nostri debiti).

Ci sono le insufficienze dell'amministrazione, le lacune — le gravi lacune — dello Stato (che è poi la coscienza stessa della comunità, che siamo noi). C'è l'eccessivo sovraccarico della vettura: un fenomeno che si ripete sempre con costanza e provocante monotonia, in tutti i periodi di ferie, proprio quando maggiormente l'amministrazione dovrebbe provvedere — è il suo compito, è la sua ragione d'essere — a servizi adeguati, a servizi almeno sufficienti.

C'è poi (ricordiamo la sciagura di Bonassola) la velocità del convoglio, quasi sicuramente eccessiva rispetto al raggio della curva — della tragica «curva della morte» — da affrontare. Anche questa è una malinconica e insuperabile costante di tutte le sciagure ferroviarie che da troppo tempo e con troppa frequenza si abbattano sul nostro paese.

dimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni agli impianti delle ferrovie calabro-lucane». Ma le alluvioni di cui si parla sono avvenute dieci anni fa. E commossero l'Italia per il carico di lutti e di rovine che rovesciarono sulla più povera e diseredata regione d'Italia. L'intero paese si commosse in quei giorni e accettò poi senza proteste una tassa, la «pro-Calabria», che è tuttora in vigore. Si è detto recentemente che per quattro anni non è stato possibile procedere all'opera di ricostruzione perché mancavano carte aggiornate della regione. Ma se le ferrovie sono state danneggiate dall'alluvione non è necessaria una carta speciale per disporre la riparazione. E' sufficiente seguire i binari e procedere ai lavori del caso. E se una curva è troppo stretta, bisogna allargarla. Settanta morti possono forse essere addebitati all'ufficio cartografico

I NOMI DELLE VITTIME IDENTIFICATE

UN PAESE HA PERSO ventiquattro giovani

Rito funebre a Catanzaro celebrato dall'Arcivescovo

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
Catanzaro, 23 dicembre

Un solenne rito funebre è stato officiato questa sera nella chiesa di San Giovanni per le vittime della sciagura ferroviaria. Nel centro del tempio sono state allineate 46 salme — quelle che erano state fino a quel momento identificate — attorno alle quali prestavano servizio d'onore i carabinieri, gli agenti di P.S. ed i vigili urbani. Nella chiesa si trovavano i familiari di alcune vittime che offrivano uno spettacolo straziante e commovente. Una folla di catanzaresi ha gremito il tempio. Numerosissime altre personalità, che non sono potute entrare, hanno seguito dall'esterno, in mesto raccoglimento, l'ufficio luttuoso.

Ha celebrato il rito l'arcivescovo mons. Armando Fares, assistito da sacerdoti dell'archidiece. Al termine del rito, mons. Fares ha pronunciato un discorso elevando un pensiero alle vittime.

Il sindaco di Catanzaro, rendendosi interprete dei sentimenti di solidarietà con i familiari delle vittime da parte di tutta la cittadinanza, ha decretato il lutto cittadino. I negozi, questa sera a Catanzaro, sono quasi tutti con le saracinesche abbassate in segno di lutto. Ci siamo portati all'ospedale per raccogliere dalla viva voce dei sopravvissuti le prime impressioni sulla terrificante sciagura. Ci siamo incontrati con studenti, tutti dal viso sconvolto. Fuori dall'ospedale c'è gente che attende da noi qualche notizia sulle condizioni dei feriti.

Ecco i nomi dei morti finora identificati: Giuseppe Ruggero, di 12 anni, da Avevillo; Carmela Annala, di 22 anni, da Cicala; Anna Spina, di 29 anni, da Atripalda (Avellino); Luigi De Grazia, di 17 anni, da Decollatura; Pasquale Guaresi, di 29 anni, da Isola Capo Rizzuto; Antonio Tallarico, di 22 anni, da Cicala; Giuseppe Gabriele, di 21 anni, da Seminiano; Michele D'Urso, di 26 anni, da Decollatura; Giuliana Salvano, di 17 anni, da San Bernardo di Decollatura; Giuseppe Tallarico, di 26 anni, da Cicala; Raffaele Scaccia, di 15 anni, da Panettieri; Pasquale Cigliotti, di 19 anni, da Cicala; Anna Maria Rotella; Angelo Pascuzzi, di 21 anni, da Mileto; Francesco Grappoli da Catanzaro (frenatore del treno); Egidio Gabriele; Stefano Elio Scalo da Decollatura; Marisa De Pasio di Caripoli; Antonio Pizzuto, di 16 anni, da Catanzaro; Giuseppina Pane di Decollatura; Ortensio Scalo, di 18 anni, da Decollatura; Giacomino Scavo, di 18 anni, da Decollatura; Domenica Bevaqua di 17 anni, da Motta Santa Lucia; Maria

dello Stato? La negligenza di vendita colpevole quando lascia indifesa la vita dei cittadini. Non sappiamo ancora se la ferrovia a scartamento ridotto Soveria Mannelli-Catanzaro era stata o no danneggiata dalle alluvioni, se era ritenuta pericolosa e se doveva essere soppressa per cause di usura. Come parlare di fatalità? C'è sempre in una sciagura un margine di imponderabile. Ma c'è anche la responsabilità di chi affida la nostra vita alla prudenza di un macchinista invece di rendere sicura la marcia di un treno. Di chi è la colpa se nessuna luce si accenderà stasera nelle case dei settanta morti di Catanzaro?

Non sono forse queste responsabilità di tutti? E non c'è anche nel disastro di Catanzaro un invito a guardare in noi stessi, a approfondire il nostro esame di coscienza? Forse questo esame di coscienza è il modo più degno di celebrare il Natale.

DAL NOSTRO INVIATO

Catanzaro, 23 dicembre

Sono sessantanove i morti della sciagura ferroviaria avvenuta in Calabria, a pochi chilometri da Catanzaro. Sessantanove passeggeri (buona parte studenti; era l'ultimo giorno di scuola prima delle vacanze natalizie) straziati dalle lamiere contorte e taglianti come rasoi di un vagone che è precipitato stamane alle 8 in una scarpata che costeggia la linea ferroviaria fra Soveria Mannelli e Catanzaro.

Libri e regali

Una spaventosa volo di una cinquantina di metri. Un Natale tragico per sessantanove famiglie. I fari abbacchiati dei vigili del fuoco illuminano a giorno i rottami. Nel momento in cui scriviamo (sono trascorse ormai dieci ore), le tenebre della notte sono calate in questo desolato angolo della Calabria. Un tuogo tetro e selvaggio. Il vagone, piegato su un fianco, si è schiantato sul greto sassoso di un torrente, il «Fiumarella», pieno di melma e gonfio di pioggia. Tra le pietre e in mezzo ai rudi ciuffi di cespugli, come sparpagliati da una mano irriverente e malvagia, biancheggiano i libri di scuola e i quaderni degli studenti. Contro una roccia, i soccorritori (dopo aver estratto l'ultimo cadavere) hanno accostato i regali natalizi dei contadini che viaggiavano sul vagone. Si tratta di capretti, capponi, ceste di frutta, formaggi, i prodotti tipici delle campagne calabresi. Sono regali modesti, regali di povera gente, che forse non giungeranno mai a destinazione.

I corpi delle vittime vengono trasportati a Catanzaro, alla stazione, con treni che fanno la spola, a tutta andatura, fra il luogo del disastro e la città. Fino a poco fa, in fondo alla scarpata, si potevano scorgere i cadaveri che erano stati estratti per ultimi dalle lamiere. Cadaveri sfigurati e inzuppati di pioggia, pietosamente coperti da fogli di giornali. Illuminati dai riflettori, quei poveri corpi, visti dall'alto, sembravano grossi fagotti malfatti.

E' il secondo tragico disastro che avviene lungo la «Calabro-Lucana». Il primo — con un bilancio di morti molto superiore a quello di stamane — colpì la «Calabro-Lucana» nell'immediato dopoguerra, e precisamente nel 1945, quando un treno trainato da una locomotiva a vapore, a seguito di un guasto alla vaporiera, fu costretto a fermarsi a metà di una lunga galleria in località Bavano, in provincia di Potenza, ai confini fra Lucania e la Calabria. I pasprinisti della locomotiva invasero la galleria e 150 viaggiatori del treno morirono asfissiti. Si trattava in maggior parte di persone che dalla Campania si recavano nella Calabria e nella Lucania per rifornirsi di viveri.



CATANZARO — Un aspetto della spaventosa sciagura. In primo piano i corpi di alcune vittime.

(Telefoto al «Resto del Carlino»)

ANDAVANO IN CITTA' MADRI E STUDENTI per le spese di Natale e per l'ultimo giorno di scuola

La sciagura di stamane ha sollevato un'ondata di commozione in Calabria e in tutta Italia. Attorno alla stazione di Catanzaro, dove giungevano i cadaveri e i feriti, si è andata ammassando, durante la giornata, una folla di cittadini, molti, scuri in volto, alcuni in lacrime. I particolari, terrificanti dell'accaduto corrono di bocca in bocca, ingigantiti e deformati. La gente di queste parti partecipa con sincerità al dolore altrui: è gente (almeno i più) che ha sofferto e che soffre, che ha vissuto e vive nel dolore.

Una prima sommaria inchiesta, svolta dalle autorità locali, ha stabilito, grosso modo, come si è verificato il disastro. Come abbiamo già detto, la sciagura è avvenuta all'altezza del torrente «Fiumarella», subito dopo il ponte che si stende appena superata una curva. Per l'esattezza, si tratta di un viadotto a cinque archi e la curva del binario, in quel punto, è di cento metri di raggio. Tutto ciò che impone ai convogli che vi transitano una velocità di circa trenta chilometri. Nel momento in cui è passato il convoglio AC 7 pioveva, ma

non tanto da impedire la visibilità o da rendere pericoloso il tragitto. Il treno era composto da una locomotrice Diesel e da un vagone (in servizio dal 1954) che disponeva di 120 posti tra persone sedute e in piedi.

Sforzi sovrumani

Un vagone moderno (la durata del servizio di una vettura si aggira sui quarant'anni), fornito di un sistema frenante Westinghouse, regolabile a mano. Ecco i particolari dell'accaduto. Nel compiere la curva, la

vettura di coda è uscita dai binari: il gancio di rimorchio, che apparentemente non presenta difetti di costruzione o di manutenzione, è stato troncato di netto e la vettura è precipitata nel vuoto, mentre la motrice proseguiva la sua corsa. Il tonfo è stato tremendo. Il conduttore della motrice, Ciro Miceli, il quale è stato fermato dall'autorità giudiziaria ed è stato, successivamente, interrogato dal procuratore di Catanzaro, si è subito reso conto dell'accaduto ed ha bloccato i freni. Personale e passeggeri della motrice sono scesi a precipizio e sono corsi verso il ponte. Lo spettacolo che si è presentato ai loro occhi, era terrificante. Sotto il velo della pioggia, si scorgeva, contorto e piegato su di un fianco, il vagone, dal quale si levavano grida e lamenti. Tutti si sono buttati a precipizio lungo la scarpata, resa viscida dal fango. Nel frattempo, Ciro Miceli, il conduttore, aveva provveduto ad avvertire la stazione di Catanzaro.

Una visione terrificante. I feriti (che sono ventisei, diciotto dei quali fuori pericolo), cercavano faticosamente di uscire dai finestrini, aprendosi il largo fra i morti. Alcuni cadaveri insanguinati e irrimediabilmente schiacciati fuori e giacevano nel fango, sul greto del torrente. E poi ancora le grida, i lamenti e il pianto dei più giovani, di tutti: coloro che erano rimasti prigionieri delle taglienti lamiere. Da Catanzaro, che dista qualche chilometro, appena è giunta la notizia per bocca di Ciro Miceli, è partita un'automotrice, carica di uomini delle ferrovie «Calabro-Lucane», di militari e di medici dell'ospedale di Catanzaro. Il ponte sul «Fiumarella» è lontano dalla strada e quindi non è raggiungibile dalle automobili. Così, l'opera di soccorso si è svolta con le automotrici e le locomotive che sono andate su e giù, fra Catanzaro e il luogo del disastro, mentre le autoambulanzere erano in attesa sul piazzale della stazione. Qui, nelle sale d'aspetto, sono stati allineati i cadaveri, per molti dei quali l'opera d'identificazione risulterà molto difficile.

Per estrarre i corpi prigionieri nella carcassa (i feriti uscivano in attesa di sangue proprio e altri) si è dovuto lavorare con la fiamma ossidrica e con le pale. Per risalire la scarpata, trasportandoli, i soccorritori compivano sforzi sovrumani, scivolando sul terreno fangoso, inciampando sulle pietre. Sul posto sono continuate ad affluire per tutta la mattina le squadre di soccorso, composte di operai, carabinieri, militari, volenterosi, tutti agli ordini dei medici e dei dirigenti di questa ferrovia secondaria. Intorno alla zona, nel frattempo, era stato disposto un cordone di carabinieri e poliziotti, per evitare l'afflusso dei curiosi, ma anche per tenere lontani dal luogo della sciagura i parenti dei viaggiatori del treno che la notizia, subito sparsasi per le campagne, aveva richiamato nelle vicinanze.

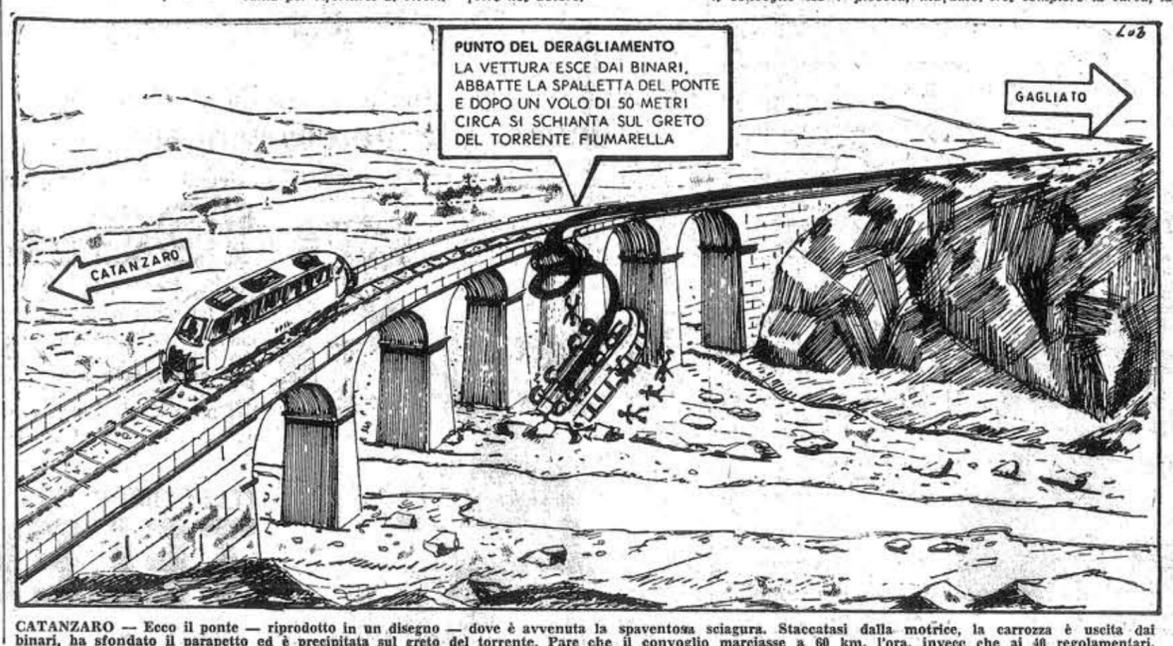
Per estrarre i corpi prigionieri nella carcassa (i feriti uscivano in attesa di sangue proprio e altri) si è dovuto lavorare con la fiamma ossidrica e con le pale. Per risalire la scarpata, trasportandoli, i soccorritori compivano sforzi sovrumani, scivolando sul terreno fangoso, inciampando sulle pietre. Sul posto sono continuate ad affluire per tutta la mattina le squadre di soccorso, composte di operai, carabinieri, militari, volenterosi, tutti agli ordini dei medici e dei dirigenti di questa ferrovia secondaria. Intorno alla zona, nel frattempo, era stato disposto un cordone di carabinieri e poliziotti, per evitare l'afflusso dei curiosi, ma anche per tenere lontani dal luogo della sciagura i parenti dei viaggiatori del treno che la notizia, subito sparsasi per le campagne, aveva richiamato nelle vicinanze.

Per estrarre i corpi prigionieri nella carcassa (i feriti uscivano in attesa di sangue proprio e altri) si è dovuto lavorare con la fiamma ossidrica e con le pale. Per risalire la scarpata, trasportandoli, i soccorritori compivano sforzi sovrumani, scivolando sul terreno fangoso, inciampando sulle pietre. Sul posto sono continuate ad affluire per tutta la mattina le squadre di soccorso, composte di operai, carabinieri, militari, volenterosi, tutti agli ordini dei medici e dei dirigenti di questa ferrovia secondaria. Intorno alla zona, nel frattempo, era stato disposto un cordone di carabinieri e poliziotti, per evitare l'afflusso dei curiosi, ma anche per tenere lontani dal luogo della sciagura i parenti dei viaggiatori del treno che la notizia, subito sparsasi per le campagne, aveva richiamato nelle vicinanze.

Per estrarre i corpi prigionieri nella carcassa (i feriti uscivano in attesa di sangue proprio e altri) si è dovuto lavorare con la fiamma ossidrica e con le pale. Per risalire la scarpata, trasportandoli, i soccorritori compivano sforzi sovrumani, scivolando sul terreno fangoso, inciampando sulle pietre. Sul posto sono continuate ad affluire per tutta la mattina le squadre di soccorso, composte di operai, carabinieri, militari, volenterosi, tutti agli ordini dei medici e dei dirigenti di questa ferrovia secondaria. Intorno alla zona, nel frattempo, era stato disposto un cordone di carabinieri e poliziotti, per evitare l'afflusso dei curiosi, ma anche per tenere lontani dal luogo della sciagura i parenti dei viaggiatori del treno che la notizia, subito sparsasi per le campagne, aveva richiamato nelle vicinanze.

Parlano i superstiti

Ascoltiamo il racconto di uno dei superstiti, lo studente Angelo Brusco, di diciannove anni. «Tutte le mattine faccio questo tragitto per andare a scuola, a Catanzaro. Stavo parlando con alcuni compagni e facevamo progetti per le vacanze di Natale. Oggi, era l'ultimo giorno di scuola. Il treno era appena uscito di galleria, quando siamo stati gettati l'uno nelle braccia dell'altro da un violento scossone. Pareva il terremoto... non ho capito più nulla. Ho gridato ed ho sentito che altri gridavano con me. Poi, un senso di vertigine: era il vagone che precipitava nel vuoto. E lo schianto... L'ho ancora nelle orecchie. Ho



CATANZARO — Ecco il ponte — riprodotto in un disegno — dove è avvenuta la spaventosa sciagura. Staccatasi dalla motrice, la carrozza è uscita dai binari, ha sfondato il parapetto ed è precipitata sul greto del torrente. Pare che il convoglio marciasse a 60 km. l'ora, invece che ai 40 regolamentari.

(Continua in 2.a pagina)