Anno 95 Numero 305

L. 40 (sped. in abb. post.) - Abb. Italia c.c.p. 2/29710): anno L. 10.000, sem. 5200; trim. 2750. - Estero (tariffe post. rid.): anno L. 18.000, semestre 9200, trim. 4750

Redazione, Amministrazione, Tipografia: Torino, via Roma 80, tel. 40-943 (15 linee)

LA STAMPA

Inserzioni: PUBBLICITA' STAMPA s.p.a. Torino, via Roma 80, tel. 40-943 (15 linee) Milano, via Borgogna 2, telefono 790-121 Roma, largo N. Spinelli 5, telefono 866-477

Il giornale si riserva in ogni caso il diritto di rifiutare qualsiasi inserzione

Pubblicità: Avvisi Comm. L. 400 ogni mm altezza-colonna (posizioni o date prestabilite aumento 30 %) - Finanz. Legali L. 550 il mm - Necrologi L. 300 per parola (partecipazioni L. 450) - Echi Cronaca L. 1200 per linea (Spettacoli L. 800) - Economici: ved. rubriche - Estero aumento tariffe 25 %.
Copie arretrate: prezzo doppio — Estero (spediz. aerea per i Paesi contrass. con asterisco): *Argentina pes. 15; Austria sc. 3; Belgio fr. 5; *Canada cents 25; *Congo fr. 10; *Danimarca kr. 0,90; *Egitto pias. 5; *Eritrea cents. 40; *Finlandia mk. 35; Francia n. fr. 0,40; Germania d. m. 0,45; *Grecia dr. 4; *Inghilterra d. 9; *Iran ris. 16; Jugoslavia din. 30; *Libano p. l. 30; *Libia pts 3; *Malta d. 9; *Norvegia kr. 0,80; *Olanda cents 40; Polonia zl. 4,30; *Portogallo esc. 4; *Somalia so. 1; *Spagna pts. 6; *Sud Africa rand 0,15; *Svezia kr. 0,70; Svizzera fr. 0,35; *Tunisia mill. 40; *Turchia l. t. 1,10; *U.S.A. cents 25

DISASTRO IERI MATTINA PRESSO CATANZARO

Un treno in un burrone: 69 morti

Una vettura deraglia e cade da un ponte

I feriti sono ventisette - Le vittime in maggioranza studenti, contadini e donne che si recavano nel capoluogo per le compere di Natale - Il convoglio era formato da due automotrici - Transitando sul viadotto la seconda carrozza si è sganciata in curva - Dopo avere sfondato il parapetto è finita sul greto del torrente Fiumarella - Un salto di trenta metri - Terrificanti scene sul luogo del sinistro - Tutti mobilitati per i soccorsi - Il conduttore e il capotreno «fermati»: la sciagura causata forse dalla eccessiva velocità - La Calabria in lutto

(Dal nostro inviato speciale)

Catanzaro, 23 dicembre.

Una terrificante sciagura è accaduta stamane a 2 chilometri circa da Catanzaro, sulla linea ferroviaria Calabro-Lucana nel tratto Catanzaro-Cosenza. I morti, secondo i dati ufficiali, sono 69 e i feriti 27 di cui una decina molto gravi.

Le ambulanze che, a sirena innestata, hanno attraversato dopo le otto di stamane il muro di pioggia che avvolge l'alta Catanzaro, portavano all'ospedale soltanto il carico più lieve: quello dei feriti. Il carico più pesante, infatti, si trovava sul greto del torrente Fiumarella nelle lamiere contorte della carrozza che aveva compiuto un salto di trenta metri dopo aver sfondato il parapetto del viadotto. Un carico di 69 corpi ormai allineati in tante bare eguali alcune ancora senza nome (perché una decina delle vittime non sono ancora state identificate).

Sono passate soltanto dodici ore e un velo pietoso è già sceso sui morti e il silenzio si è fatto nelle corsie dell'ospedale dopo il tumulto di stamane. Le attrezzature insufficienti, per una sciagura della portata di quella odierna, sono state largamente compensate dallo slancio dei medici, degli infermieri, del personale ferroviario, dei cittadini, degli stessi scampati dal tragico convoglio.

Quando le prime notizie sono giunte alla stazione di Catanzaro Città, dove si trova il capolinea delle «Ferrovie Calabro-Lucane» erano le otto. L'automotrice del treno in arrivo alle ore 7,56 non era giunta, benché sul quadro delle segnalazioni risultasse che aveva regolarmente lasciato la stazione di Gagliano, una frazione di Catanzaro. A quel punto la linea volta verso Nord, sul torrente Fiumarella dove, dopo tre gallerie, valica il torrente su un alto viadotto di sei archi. Invece del treno, il personale della stazione ha visto arrivare un uomo urlante che chiedeva soccorsi. Era il conducente del convoglio.

L'automotrice, che porta nell'orario la sigla «A. 7», composta di una motrice di testa e di una seconda motrice, era partita alle ore 6,43 dalla stazione di Soveria Mannelli, un grosso borgo agricolo di quasi 4000 abitanti posto sulle pendici della Grande Sila. Il convoglio aveva proceduto a normale andatura, fermandosi regolarmente a San Bernardo, a Cicala, a Gimigliano di Cavora. I numerosissimi viaggiatori dell'antivigilia di Natale si affrettavano a infilarsi nel treno, pigiati. Era il primo convoglio del mattino da Soveria Mannelli. Erano in maggioranza studenti che si recavano a Catanzaro per l'ultimo giorno di scuola e contadini. Numerose erano le donnette, vestite di nero, che avevano in programma acquisti natalizi da fare nel capoluogo.

La sciagura è avvenuta poco dopo il chilometro 97 di una linea di 99 chilometri. All'altezza del torrente Fiumarella l'ultima vettura del convoglio uscita fuori dai binari ha sfondato il parapetto ed è precipitata nella scarpata sottostante fracassandosi sul greto del torrente Fiumarella ingrossato a causa della pioggia che stamane, così come nei giorni scorsi, è caduta abbondante. Dall'alto del ponte, che si trova a circa 30 metri dal torrente, i viaggiatori e il personale del treno, riusciti a scendere, hanno assistito inorriditi allo spettacolo raccapricciante della vettura sconquassata, carica di vittime.

Nonostante il tempo cattivo e quindi il terreno fangoso, l'opera di soccorso è stata immediata: diversi viaggiatori sono stati estratti dalle lamiere da un gruppo di volonterosi. Altri, purtroppo, erano rimasti prigionieri delle stesse lamiere nella tragica vettura. La stazione di Catanzaro, mèta delle vittime, dista — come si è detto — meno di due chilometri dal luogo della sciagura. Due chilometri che il conducente, Ciro Miceli, ha percorso correndo affannosamente per chiedere aiuti. Un'altra automotrice, infatti, con a bordo personale ferroviario, militari del locale «Car» e medici dell'ospedale di Catanzaro poco dopo le 8 era sul luogo del disastro.

L'intervento di automotrici si imponeva perché il ponte ferroviario sul torrente Fiumarella è lontano dal ponte omonimo sulla strada statale e non è raggiungibile con automobili. Per estrarre i cadaveri è stato necessario lavorare con la fiamma ossidrica e con le pale. Le salme dei morti, faticosamente condotti a spalla la una schiera di infermieri della Croce Rossa, sono state in un primo tempo allineate lungo i binari. Contemporaneamente all'ospedale il dott. Pelaggi ha richiamato in servizio il persona le, parte del quale si trovava in ferie. I medici privati di Catanzaro non hanno esitato a offrire la loro opera disinteressatamente. In maniera altrettanto generosa molti giovani hanno fatto la fila davanti al nosocomio per donare il sangue occorrente per le trasfusioni.

Per estrarre i cadaveri rinchiusi nella carcassa si è dovuto lavorare — come si è detto — con la fiamma ossidrica e con le pale. La parte anteriore del treno era infatti ridotta ad un ammasso di rottami contorti ed incastrati nel terreno. Decine di volte gli infermieri della Croce Rossa si sono arrampicati sulla scarpata scoscesa il cui terreno fangoso cedeva sotto i loro piedi. I morti sono stati allineati lungo i binari e pietosamente composti. I feriti sono stati trasportati con l'automotrice a Catanzaro.

Col trascorrere delle ore, la sciagura ha assunto proporzioni catastrofiche. Le vittime sono salite in modo impressionante a mano a mano che gli uomini delle squadre di soccorso le estraevano dai ferri contorti del vagone precipitato nel burrone. Si sono contati dapprima 40 morti, poi 45, 50, 60, alle 21 le vittime erano 71.

La notizia della sciagura, diffusasi rapidamente, ha prodotto viva impressione nella zona, specialmente nei paesi attraversati dalla ferrovia secondaria «Calabro-Lucana». Centinaia di persone, che avevano loro parenti sul «treno della morte», con autocorriere e mezzi di fortuna, si sono precipitate a Catanzaro alla ricerca dei loro cari. L'Ospedale Civile e la Stazione Centrale sono stati presi d'assalto da gente disperata che cercava notizie e scrutava sui volti di tutti i passanti alla ricerca del volto familiare. Molti si sono anche incamminati lungo i binari ferroviari verso la Fiumarella, superando i primi sbarramenti costituiti dalla polizia, appena fuori la stazione. Molti dei viaggiatori del treno non rispondevano all'appello. Dove erano? Erano fuggiti in preda al terrore oppure morti tra le lamiere della vettura? I soccorritori si sono trovati di fronte a scene orrende: corpi che avevano perduto ogni sembianza umana, in alcuni casi solo tronconi irriconoscibili.

Anche a Catanzaro Città, la impressione è stata enorme. Cittadini di tutte le condizioni sociali si sono assiepati nei pressi della stazione del capoluogo e sono inorriditi di fronte allo spettacolo che a più riprese si è offerto ai loro occhi. Autoambulanze cariche di feriti sono sfrecciate a ripetizione davanti a loro dirette all'ospedale. Tutta la città, intanto, si è adoperata con slancio per le vittime. Il sindaco Morisciano ha fatto affiggere manifesti proclamando il lutto cittadino. Il prefetto Galateo ha disposto che vengano erogati sussidi alle famiglie delle vittime. Nel pomeriggio, l'arcivescovo mons. Fares e il prefetto si sono recati a far visita ai feriti all'ospedale civile.

E' ancora presto per poter conoscere le cause della sciagura. L'autorità finanziaria e la Commissione d'inchiesta nominata dal governo, stanno appurando le eventuali responsabilità. E' probabile che il treno, nel percorrere il tratto di binario tra l'uscita della galleria e il ponte della Fiumarella, abbia avuto una velocità superiore a quella consentita. Prima del ponte c'è anche una curva, ed in questa curva la vettura, è «saltata» fuori dai binari. Forse ha incontrato un piccolo ostacolo, una lieve sporgenza del binario.

Ciro Miceli, il conducente, è stato «fermato» per disposizione dell'autorità giudiziaria ed è stato a lungo interrogato dal procuratore della Repubblica di Catanzaro dott. Ammirati, presenti il questore De Robertis ed il colonnello dei carabinieri, Piccinni. E' stato anche fermato il capotreno Luigi Aristodemo che ha riportato lievi ferite. Ad ogni modo, ogni ipotesi sulle cause della disgrazia è da considerarsi prematura.

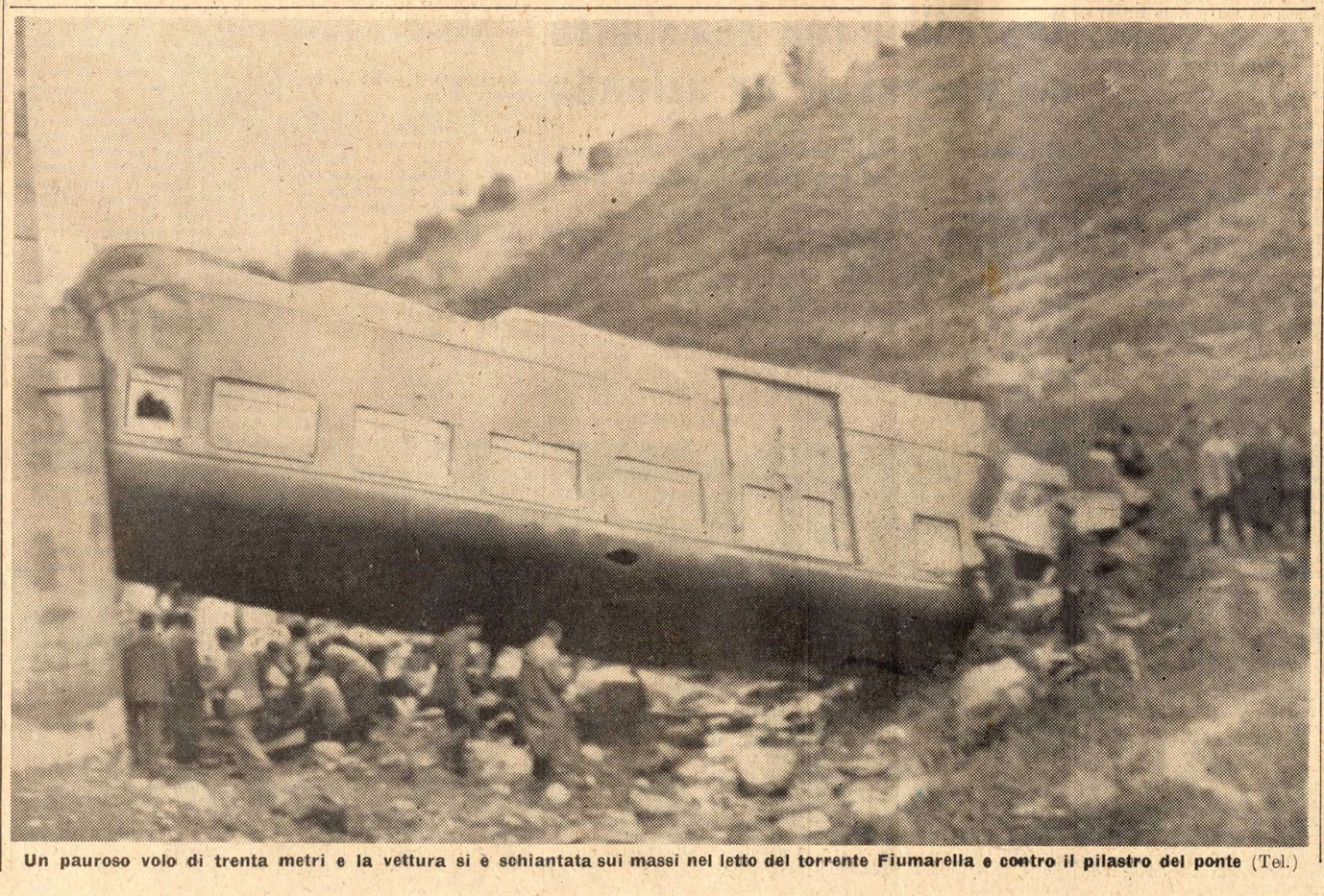
Le salme delle vittime sono state avviate in serata alla chiesa di San Giovanni nella cui navata principale è stata allestita la camera ardente. Poiché domani, vigilia di Natale, la liturgia non consente di officiare cerimonie funebri, il rito per le vittime è stato celebrato questa sera dall'Arcivescovo mons. Fares, presenti le massime autorità del capoluogo. Dopo il rito, nel corso della notte, le salme sono state avviate, con automezzi militari, verso i rispettivi paesi d'origine. Nel burrone Fiumarella, la opera di ricerca delle squadre di soccorso prosegue febbrilmente. Con il calar della sera si è reso necessario accendere nel burrone, potenti riflettori.

c. g.

In settima pagina:

Altri particolari e fotografie della grave sciagura

Dalle lamiere contorte, distrutte dal tragico urto, vengono estratti i corpi delle vittime; l'opera delle squadre di soccorso è durata, ininterrotta, per tutta la giornata (Tel.)



Un pauroso volo di trenta metri e la vettura si è schiantata sui massi nel letto del torrente Fiumarella e contro il pilastro del ponte (Tel.)

La tragica ferrovia fu costruita nel 1895

Roma, 23 dicembre.

La linea sulla quale è accaduta la sciagura ferroviaria di stamane è la Cosenza-Pedace-Catanzaro-Marina di Catanzaro, ed è gestita dalla «Ferrovie Calabro-Lucane», che fanno parte della Società italiana strade ferrate del Mediterraneo. La concessione fondamentale con lo Stato per l'esercizio della linea è stata stipulata nel 1911 e perfezionata nel 1926. La scadenza si avrà nel 1985. Le Calabro-Lucane gestiscono tutte le ferrovie in concessione della Calabria e della Lucania e alcune delle Puglie.

La Cosenza-Catanzaro è a scartamento ridotto, e precisamente di 950 millimetri. Una parte dei binari risale all'anno della costruzione e cioè al 1895. La trazione per i convogli viaggiatori è compiuta da motrici Diesel, solo per i convogli merci si ricorre alla trazione a vapore. La lunghezza complessiva della linea è di chilometri 110,251. Nell'anno 1959 la Società ha trasportato complessivamente oltre sette milioni e mezzo di viaggiatori.

Molte attrezzature del parco delle ferrovie Calabro-Lucane sono state rinnovate dopo le alluvioni verificatesi nell'autunno del 1959 che provocarono notevoli danni alle linee con conseguenti interruzioni o limitazioni dei servizi e con pregiudizio per la sicurezza e regolarità della circolazione dei treni. L'amministrazione si trovò allora di fronte alle pressanti richieste delle popolazioni interessate. Per ripristinare e assicurare l'esercizio ferroviario, la Società concessionaria provvide a eseguire lavori di primo intervento le cui spese vennero attribuite ai fondi di esercizio.

Disposizioni per l'assistenza alle famiglie delle vittime

Roma, 23 dicembre.

Il governo ha dato disposizioni per la più immediata e larga assistenza alle famiglie delle vittime del disastro ferroviario di Catanzaro, tramite il Ministero dell'Interno e della Pubblica Istruzione, poiché tra i viaggiatori numerosi erano studenti. Il sottosegretario all'Agricoltura Sedati si trova sul luogo sin da stamane ed è stato raggiunto stasera dal sottosegretario ai Trasporti Volpe.

Il Ministero dei LL. PP. ha nominato una commissione speciale per una attenta e rigorosa inchiesta sulle cause della sciagura. La vettura sganciatasi dal convoglio era entrata in servizio il 1-3-1954 ed era stata revisionata il 7-4-1961; gli assi sono stati riscontrati in perfette condizioni, così come in condizioni normali risultano i binari.

Il presidente del Consiglio, on. Fanfani, ha inviato al prefetto di Catanzaro il seguente telegramma: «Pregola esprimere in nome Governo et mio personale alle famiglie e alle municipalità colpite dal grave disastro ferroviario sensi di profonda solidarietà in tanta dura prova mentre la invito a disporre ogni opportuna forma di onoranze alle vittime, di assistenza ai superstiti e alle famiglie colpite».

La relazione della Commissione d'inchiesta

Lo scandalo di Fiumicino

Roma, 23 dicembre.

Dalla lettura delle 144 pagine che costituiscono la relazione della Commissione parlamentare di inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino, si esce con un senso di irrimediabile confusione. Non per mancanza di chiarezza da parte dei relatori: la confusione è nelle cose riferite, cioè nella stranezza delle procedure che a volta a volta si seguivano, nella contraddittorietà dei metodi adottati, nello scambio frequente tra il lecito e l'arbitrario, nella sovrapposizione delle competenze, nel groviglio degli interventi di autorità in concorrenza fra di loro, nella ricerca affannosa, quasi giorno per giorno, di espedienti che talvolta appaiono dubbi ed equivoci e possono dar luogo ai più gravi sospetti.

Nel merito, i rilievi della commissione escludono quasi sempre che le innumerevoli irregolarità commesse fossero aggravate dal dolo al fine di procurare a sé o ad altri illeciti profitti, ma simili esclusioni, fondate sul presupposto di considerare galantuomini fino a chiara prova contraria tutti coloro che in un modo o in un altro ebbero una parte nella costruzione del complesso aeroportuale di Fiumicino, non sempre lasciano nel lettore la certezza assoluta della loro innocenza. E ne rimane quindi un amaro sapore di sfiducia nella corretta gestione del pubblico danaro e nella effettiva esecuzione a regola d'arte delle opere costruite.

Queste furono costruite, apprendiamo dalla relazione, all'insegna della fretta, di una premura che non appare sempre giustificata dalle motivazioni adottate in maniera generica: esigenze di carattere militare prospettate dal Ministero della Difesa-Aeronautica, urgenza di ultimare l'aeroporto prima dell'apertura delle Olimpiadi, secondo un criterio fatto valere dal Ministero dei Lavori Pubblici. In questa fretta vennero coinvolti quasi tutti gli altri organi dello Stato, e di qui l'instaurazione di metodi estremamente disinvolti per quanto concerneva, da un lato, la concessione in appalto delle opere da eseguire, e dall'altro il loro finanziamento da parte dei ministeri competenti.

Avemmo quindi concessioni in appalto che quasi sempre mancavano dei requisiti di legge, poiché le pubbliche «gare» che sono prescritte in queste occasioni erano solo una irrisoria mascheratura della concreta licitazione diretta a trattativa privata. In genere le opere venivano poi decise, iniziate e talvolta condotte a termine senza che i competenti organi ministeriali ne avessero approvato il finanziamento, così esponendo tutta l'amministrazione dello Stato davanti ad una serie di fatti compiuti di natura irrevocabile: con le conseguenze morali ed economiche che non è difficile immaginare. Avveniva così che un ministro dei Lavori Pubblici si rivolgesse al suo collega del Tesoro per chiedergli un finanziamento, e avendone ricevuto «verbalmente formali promesse al riguardo», dava inizio alle opere, ed il ministro del Tesoro nulla obiettava, riservandosi di sistemare la questione al momento opportuno, e tutta la macchina così continuava la sua marcia, tutti fondandosi sul disinvolto principio che «quanto si fa senza la copertura finanziaria finisce prima o poi per essere sanato».

Di queste promesse verbali di un ministro del Tesoro ad un ministro dei Lavori Pubblici sembra che sia stato «difficile fornire oggi la prova date le vicissitudini politiche degli ultimi tempi», ma in ogni modo non erano liberatorie e tanto meno legittime, poiché si trattava di questioni che non si possono risolvere nei rapporti tra due ministri, poiché implicano una responsabilità del Consiglio dei Ministri nel suo insieme se non del Parlamento. A scusante di questo modo di operare veniva invocata, oltre alla fretta, l'inadeguatezza della nostra legislazione.

E' cosa nota e risaputa che sussistono nel nostro sistema leggi arcaiche che sarebbe necessario modificare, ma non è certo questo un buon motivo per tenerle in non cale e sostituire ad esse una diversa disciplina soggettivamente ritenuta, anche in buona fede, meglio rispondente a situazioni particolari. La dannata fretta che presiedette a tutta l'opera facendola condurre allo scoperto, può d'altra parte far ritenere, logicamente, che le imprese abbiano realizzato per i singoli appalti prezzi più elevati di quelli che sarebbero stati ottenuti se vi fosse stata la legittima copertura finanziaria.

Neppure con tale uso di sistemi disinvolti le opere aeroportuali, del resto, vennero ultimate entro il termine «olimpico» che era stato invocato: invece che nell'agosto 1960, l'aeroporto di Fiumicino venne difatti aperto al traffico nel gennaio del 1961. Quanto alla sovrapposizione delle competenze del ministero della Difesa su quelle del ministero dei Lavori Pubblici, non potendo ovviamente venire in luce le vere o presunte ragioni militari che la avrebbero imposta, la Commissione si è trovata in buon diritto a deprecarla. Essa ha infine osservato che anche gli organi di controllo, come il Consiglio di Stato, spesso han finito per indulgere ad una certa facilità di pareri, ingiustamente esonerando gli organi esecutivi dell'Amministrazione dello Stato dall'obbligo di assumersi tutte le proprie, intiere, responsabilità.

Da tutta la confusione già accennata e sommariamente qui descritta deriva la fatale conseguenza che la stessa identificazione delle responsabilità da colpire è riuscita quanto mai ardua e quanto mai incerta, cosicché, in pratica la conclusione dei relatori si riduce ad una nobile, ma piuttosto vaga, affermazione morale: «L'uomo pubblico, soprattutto se ricopra od abbia ricoperto alte cariche dello Stato, ha il dovere di comportarsi in modo da evitare malevole interpretazioni e dicerie, usando cautela più rigorosa di quella propria di ogni altro cittadino». E' detto bene, con assennatezza, e questo è tutto quello che si poteva dire al riguardo: ma sufficiente per suscitare un senso di profonda amarezza.

Vittorio Gorresio

A pagina 5:

Ampio sunto della relazione