Trascorsi vent' anni dalla sciagura ferroviaria con 12 morti

16 NOVEMBRE 1989

'Eroi della quotidianità' che nessuno più ricorda

Tra rifiuti ed erbacce il cippo che li 'onora'

Quel triste giovedì 16 novembre 1989 tragica fatalità ed errori umani causarono dodici morti ed il ferimento di una trentina di persone. Da tre giorni, a causa della rottura da parte di un escavatore del cavo principale, i collegamenti sulla linea ferroviaria erano disconnessi e pertanto i sistemi di sicurezza non erano attivi. La marcia dei treni avveniva col sistema di riserva: i macchinisti ricevevano un'autorizzazione scritta dal capostazione, che poi dava il segnale di partenza col cappello rosso e la paletta verde.

Mancavano pochi minuti alle 13,20. Dalla stazione di Isola Capo Rizzuto il locale 12706, che da Catanzaro Lido era diretto a Taranto con quasi mezz'ora di ritardo, aveva appena avuto il segnale di via libera dalla centrale operativa. Alla stazione di Crotone era in partenza il diretto 8437, proveniente da Cariati per Catanzaro Lido, composto da due automotrici, che però avrebbe dovuto aspettare l'arrivo del 12706. Invece, ricevuti i moduli, il treno si mise in marcia senza ricevere il via dal capostazione. Anche gli scambi erano già stati selezionati in anticipo per agevolare l'uscita dalla stazione.

Quelli che precedettero lo scontro furono istanti terribili e interminabili. Il capostazione inutilmente tentò di contattare i macchinisti del convoglio in arrivo (ma i cellulari non erano ancora in dotazione); il manovratore rincorse il treno cercando vanamente di aprire il rubinetto per l'uscita dell'aria dall'impianto di frenatura; senza risultato pure il tentativo di inseguire il treno dalla strada con un'automobile. Al passaggio a livello, al km 237+322, a sud della stazione, da pochi mesi era attivo il sistema automatico di chiusura e quindi non c'era più la presenza del casellante.

E proprio lì, dove c'è l'unica curva di questo tratto di linea che impediva una visuale a lunga distanza, avvenne il violento impatto. Solo il fulmineo intervento del capotreno dell'8437 (che resosi conto di quanto stava avvenendo, invece di tentare di salvarsi, fece appena in tempo a gridare ai viaggiatori di trasferirsi nella seconda vettura) rese meno pesante il bilancio dello scontro. I morti furono **Angelo Giuffré, Antonella Serventi, Antonio Sorrenti, Carmelina Pistoia, Delia Sozzi, Emma Gagliardi, Franca Cefalà, Loredana Gentile, Mirella Cavalli, Rita Angela Geracitano, Rosanna Perri, Salvatore Bruno.**

Vent'anni dopo, Crotone sembra aver praticamente cancellato il ricordo della sciagura ferroviaria, 'ammalandosi' di quella sorta di patologia senile che fa sì che nella mente rimanga traccia soltanto di situazioni remotissime, nel nostro caso l'ossessivo rimando alla 'magnogrecità' crotoniate, ma non di fatti della storia recente, come l'incidente ferroviario del novembre 1989. Chi volesse conferma di questo, provi a guardare la foto del cippo che, nei pressi dell'ex casello ferroviario davanti al quale i due treni si scontrarono, commemora la morte di quei 12 eroi della quotidianità che percorrevano centinaia di chilometri per essere presenti sul posto di lavoro. Una lapide accostata ad un muro, in una cornice che sarebbe elogiativo definire di degrado urbano quando in effetti non ci può essere altra espressione per definirla: luogo di rivoltante trascuratezza. È così che Crotone onora le vittime di vent'anni fa: seppellendone la memoria in un "prato" di erbacce e di rifiuti, una *Arlington dei poveri* caduta nell'oblìo dove anche i fiori di campo hanno dimenticato da troppo tempo di sbocciare.

SULLA JONICA 'VIAGGIA' SOLO IL RITARDO STORICO

Gli unici passi in avanti i dispositivi di sicurezza introdotti dopo la tragedia

Capitolo chiuso, invece, per il servizio di traffico merci dello scalo crotonese

Così come per il minor numero di convogli e i tempi di percorrenza col nord

Le Ferrovie, da queste parti, fanno miracoli: sono addirittura capaci di fermare il tempo. Peccato, però, che non riescano anche a farlo tornare indietro, così si sarebbe potuto risparmiare a quelle famiglie sventurate lo stravolgimento della loro esistenza in seguito alla tragedia ferroviaria di venti anni fa alle porte di Crotone. Infatti, la realtà del trasporto ferroviario nel crotonese, ma quasi dell'intera regione, è ritornato ad essere quella di un ventennio fa, o forse peggio.

In verità, dal punto di vista della sicurezza - e certamente non è poca cosa - sono stati fatti grandi passi in avanti. Innanzitutto con l'uso della telefonia mobile per i collegamenti tra stazione e treno che, come sempre succede, è stata introdotta subito dopo la sciagura: sarebbe bastato uno squillo per salvare quelle vite… Pochi anni dopo, è stata completata l'attivazione del controllo del traffico centralizzato (ctc) e del dirigente centrale operativo (dco), un comando elettronico di controllo della linea ferrata, ed attualmente sta per funzionare a regime il sistema di controllo della marcia dei treni (scmt). Tanta innovazione per la sicurezza però ha provocato la sensibile riduzione di personale ferroviario e la disabilitazione di quasi tutte le stazioni, peraltro subito dopo aver speso soldi per ristrutturarle o ampliarle, come quella di Crotone.

Giusto nell'aprile di quest'anno è stato ufficialmente dismesso il servizio di traffico merci dello scalo crotonese. Eppure, come 'risarcimento' per l'incidente, nel 1993 era stata completata la realizzazione del centro intermodale, due miliardi di lire per attrezzare un'area di 9mila metri quadrati per il trasporto delle merci combinato ferrovia-strada. Tale struttura ha anche avuto le sue stagioni di gloria a cavallo tra il vecchio e il nuovo secolo, con il parziale, ma consistente conferimento della barbabietola da zucchero via ferrovia. Così dalle 70mila tonnellate di merci movimentate venti anni fa si è arrivati a zero, passando per le oltre 200mila del 1999. E pensare che appena cinque anni fa, anche su queste pagine, si parlava di un futuro luminoso nel trasporto merci per Crotone…

Invece per il traffico viaggiatori c'è stata una costante ventennale del 'togli e metti', più 'togli' per la verità: prima il rapido per Torino, poi quello per Milano, quindi i Reggio-Bari, definitivamente cancellati. Oggi è rimasta ben poca cosa.

Intanto la Toscana non è più raggiungibile direttamente, considerato che i treni a lunga percorrenza vengono instradati via Adriatica, e di conseguenza sono diminuiti anche i collegamenti con Roma.

Allora c'erano due notturni per la capitale, via Lamezia e via Sibari, che impiegavano da un minimo di 8 ore e 10 minuti ad un massimo di 9 ore e 50. Il numero dei treni è rimasto lo stesso, ma uno è mattutino (e sino a tre anni fa arrivava a Torino), e il tempo di percorrenza si è dilatato da un minimo di 9 ore e 10 ad un massimo di 11 ore e 20. Si vede che l'Italia si sta allungando… E dire che allora c'era anche la possibilità di impiegare meno di sette ore (praticamente meglio dell'alta velocità) con un solo cambio a Lamezia!

I collegamenti con Milano erano due notturni più altri due periodici: di questi ne è rimasto uno e solo per pochi giorni, mentre dei due giornalieri, uno è mattutino; ma in questo caso il Paese si è allungato di poco, considerato che ora ci vuole un quarto d'ora in più; anche se per il periodico ci vogliono tre quarti d'ora in più (sempre rispetto a venti anni fa…).

Torino, invece, si è avvicinata di circa un'ora, un'ora e mezza. L'imprecisione è nel fatto che stranamente i treni impiegano di meno (anche un'ora) in direzione sud piuttosto che verso nord.

Mentre a Bari si continua ad arrivare con i treni per Milano e Torino, Reggio è sparita da ogni itinerario: via i tre collegamenti giornalieri, ne è rimasto… quasi mezzo, solo il ritorno e neppure tutti i giorni!

Se poi il confronto si fa con i collegamenti con Sibari e Catanzaro Lido, la situazione è di poco migliorata relativamente agli orari legati al traffico pendolare; precipitando nelle altre ore della giornata, soprattutto in serata, e nei collegamenti con Lamezia che consentivano di utilizzare i treni a lunga percorrenza. C'è da piangere, invece, se ci si riferisce ai giorni festivi: più che dimezzati quelli con Catanzaro Lido e ridotti a due quelli con Sibari, salvo i treni a lunga percorrenza.

Anche se nell'orario che andrà in vigore nel prossimo dicembre non dovrebbero esserci le paventate soppressioni dei treni a media e lunga percorrenza, rimane forte e risoluta l'intenzione da parte di Trenitalia di proseguire nel suo progetto di demolizione. Ma, come sempre accade da queste parti, dopo una timida reazione successiva alla diffusione della notizia (ved. *il Crotonese* n. 65/2009), ci si è accontentati di qualche debole e per nulla convincente rassicurazione, peraltro mai ufficiale, per rientrare nel torpore consueto. Non a caso in un recente comunicato alcune sigle sindacali calabresi (Fast-Ferrovie, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ugl-Trasporti, Orsa) sollecitano gli enti locali ad affiancarli nella più generale vertenza trasporti Calabria e Mezzogiorno per ottenere un tavolo nazionale di confronto con il Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, il gruppo Ferrovie dello stato, l'Anas.

Aspetta e… dispera.

ANTONELLO PLACANICA

16 NOVEMBRE 2009

In alto, il degrado circonda il cippo che ricorda la morte dei dodici passeggeri. Nelle altre immagini, scene dell'incidente e i solenni funerali delle vittime

il CROTONESE

Lire 1000 | Direzione - Redazione - Amministrazione via XXV Aprile, 17 tel. 23191 - Crotone | Settimanale d'informazione | Spedizione in abbonamento postale gruppo II | ANNO X - N. 43 17 - 23 novembre 1989

L'automotrice partita da Crotone si è trasformata in una bara d'acciaio

Una immane tragedia

Dodici morti e trentaquattro feriti nello scontro frontale tra i 2 treni

●Alle 13.20 l'automotrice 8437 è partita da Crotone con il segnale di via chiuso.

●Lo scontro con il treno locale è avvenuto davanti al casello ferroviario 237+322.

●I primi soccorsi prestati dagli automobilisti in transito sulla vicina statale 106.

●Difficoltose le opere di recupero dei cadaveri e dei feriti imprigionati tra le lamiere.

●Il Procuratore della Repubblica sul luogo del disastro per i primi rilievi di legge.

●Disposta anche una perizia tecnica da parte delle Ferrovie dello Stato.

●A Crotone il Commissario straordinario delle Ferrovie con il Direttore generale.

●Primi interrogatori del personale in servizio alla stazione ferroviaria.

servizi a pag. 20

La Procura della Repubblica 'affogata' da ventottomila processi

La giustizia impossibile

Elio Costa: "me ne andrò da Crotone"

Il magistrato ha ammesso che la Procura non è in grado di funzionare

Circa cento miliardi di lire per realizzare le opere

Avremo presto l'acqua

Vasca di accumulo e nuova rete irrigua

servizio a pag. 5

Papanice, forse morte bianca

Scomparso da dieci giorni Arturo Paglia

Secondo Pino Napoli

Se a Berlino cade il muro niente F16

servizio a pag. 3

'Rinnovamento nell'autonomia' verso il congresso

Una Dc rivoluzionata

C'è una nuova maggioranza

Rivoluzione in casa democristiana. A poche settimane dalla celebrazione del congresso comunale è nata una nuova maggioranza. Attorno al gruppo della corrente di Base si sono ritrovati la componente vicina alla Cisl e una parte del gruppo Psdi, fondi via ad uno schieramento che conta 8 consiglieri su 16 in Consiglio. Il 9 novembre il Dc della direzione del Comitato comunale, ed il 11 in 20 dello stesso comitato. Una maggioranza numericamente inequivocabile e politicamente determinata a chiudere la celebrazione immediata del Congresso ed a rivedere tutta la struttura dirigenziale interna. La prima mossa sarà fatta il prossimo 21 novembre, quando si riunirà il Comitato comunale che sarà chiamato a discutere anche il documento politico programmatico della nuova maggioranza, e quindi darà decisa la celebrazione del Congresso; ma la "rivoluzione" potrebbe non fermarsi qui e mettere

continua a pagina 19

E' da dieci giorni che i familiari non hanno più notizie di Arturo Paglia, 62 anni, abitante a Papanice, un paesino turistico di quasi cempiamo molti precedenti penali e una detenzione molto lunga nelle patrie galere.

La denuncia della sua scomparsa è stata fatta alle forze dell'ordine dai genti scioni dope che sono cadati gli ultimi dubbi sulla prolungata assenza dell'abitante di Papanice dove l'uomo abita da solo. Nonche la moglie dell'uomo che abita a Crotone, dove Paglia viene a trovarsi ogni giorno, allo stesso ha riferito ritenere taggiogli più precisi sul destino al quale l'uomo sarebbe andato incontro dopo la sua misteriosa quanto repentina scomparsa.

Gli inquirenti stanno lavorando con impegno intorno a quello che sta assumendo i connotati di un vero e proprio giallo, con tanto di matassa ingarbugliata che non si sa come dipanare.

Ma chi era Arturo Paglia, come si è finora andato svolgendo il suo curriculum vitae che ne fa indubbiamente un personaggio dal profilo tutt'altro che insignificante?

continua a pagina 19

DOMENICO POLICASTRESE

PAGINA 20 — il CROTONESE — 17 - 23 novembre 1989 n. 43

Perite dodici persone nello scontro tra un'automotrice ed un locale

Ore 13: morte sul treno

Tra i feriti molti studenti pendolari

Quella folle corsa verso l'ospedale

Le vite parallele delle due arterie

Statale 106 e ferrovia accomunate nel destino di morte

DOMENICO NAPOLITANO

La nuda cronaca di quel giovedì d'orrore davanti alle 'bare di acciaio' accartocciate

DA IL CROTONESE NUMERO 43 DEL 17 NOVEMBRE 1989

Tanti morti, dodici, tantissimi feriti, trentaquattro, la città di Crotone non li aveva mai visti in una volta sola, nemmeno in periodo bellico. È la più grande tragedia che la città abbia mai vissuto e che segnerà certamente il cammino dei prossimi anni. La gente incredula, a centinaia, a migliaia, a piedi, superando i cordoni delle forze di polizia, dei vigili urbani, dei volontari per ore, è corsa in pellegrinaggio quasi, verso quelle due enormi bare d'acciaio che si sono presentate all'appuntamento con la morte alle 13,20 quando ormai la città stava sfollando, i pendolari stavano per salire sugli autobus affollati, mentre quelli che affidavano il loro viaggio alle rotaie ritenute più sicure stavano schiantandosi davanti al vecchio casello ferroviario, da poco in disuso, sulla via Cutro. Una fatalità che non può non fare pensare all'errore umano, sempre in agguato sia in presenza di manovre affidate all'uomo, sia in presenza di tecnologie avanzate come quelle da qualche mese attivate sulla strada ferrata jonica attraverso il Ctc (controllo traffico centralizzato). Da qualche giorno però il sofisticato congegno di controllo del traffico ferroviano era stato bloccato proprio sul punto in cui l'automotrice 8437 partita da Crotone e diretta a Catanzaro Lido, si è scontrata con il treno 12706 che dalla stazione di Isola Capo Rizzuto aveva avuto il via libera per arrivare a Crotone e proseguire la sua marcia verso Taranto. Era stato "occupato" per lavori in corso, pare a seguito della tranciatura di un cavo avvenuta durante altri lavori; da qui la riattivazione del sistema di controllo affidato all'uomo, attraverso il modello M. 40, una specie di lasciapassare che viene dato al macchinista dagli addetti al movimento, ma che necessariamente deve essere seguito dal segnale esecutivo di via libera. Il treno Catanzaro Lido/Taranto era ormai in dirittura d'arrivo, aveva lasciato la stazione di Isola Capo Rizzuto, ed avrebbe fatto il suo ingresso nello scalo crotonese di lì a poco. Qualcosa non ha funzionato.

L'inchiesta giudiziaria e quella tecnica stabiliranno le responsabilità. Sta di fatto che da Crotone è partita l'automotrice con il suo carico di giovani vite umane, studenti per lo più, insegnanti, pendolari in genere che quel trenino raccoglie lungo la tratta da Cariati a Catanzaro Lido.

"Un rumore tremendo" racconta Angelo Putrino, ferroviere, già addetto al casello ferroviario 237 sotto la cui abitazione è avvenuto il tragico scontro. La locomotiva stava per uscire dalla curva e per affrontare l'ultimo tratto di binario in rettilineo; l'automotrice è arrivata in accelerazione e lo scontro è avvenuto nell'angolo cieco della curva. Per una cinquantina di metri almeno l'automotrice è stata sospinta indietro dal pesante locomotore del treno 12706, deragliando poi sul fianco destro con i binari ormai in parte divelti dalle traverse di cemento. Sembra, il particolare verrà accertato dalle inchieste in corso, che dalla stazione l'errore, il tragico errore, fosse stato rilevato subito e che stessero per mettere in azione le manovre di emergenza, ma era ormai troppo tardi per evitare la tragedia. L'appuntamento con la morte era già avvenuto per il personale ed i viaggiatori dei due convogli. Gli automobilisti in transito sulla vicina statale 106 e quelli in uscita da Crotone sono saltati sui binari ed hanno cominciato a prestare i primi soccorsi. Qualche minuto dopo si incrociavano sulle strade molte auto ed ambulanze che a sirena spiegata accompagnavano i feriti all'ospedale San Giovanni di Dio.

Intanto accorrevano sul luogo del disastro Carabinieri, Polizia, Vigili del Fuoco, Vigili Urbani, ma anche tantissimi volontari per prestare soccorso, per tentare di estrarre dalle lamiere contorte i feriti ed i miseri resti dei morti. Un'opera straziante che ha registrato una gara di solidarietà tra quanti erano giunti sul posto per aiutare le forze di polizia, i Vigili del Fuoco, il personale medico e paramedico dell'ospedale, della vicina clinica Villa Giose, che si prodigava nelle operazioni di soccorso. Il maggior numero delle vittime era nell'automotrice partita da Crotone e deragliata, il treno 12706 aveva retto all'urto protetto dal pesante locomotore. Si cercavano i corpi dei macchinisti, dell'uno e dell'altro treno, in quell'ammasso di rottami che li teneva imprigionati; si levavano alte le grida dei soccorritori alla ricerca di una pinza o della fiamma ossidrica, mentre dalla Pertusola arrivava una squadra di soccorso con le attrezzature.

Vigili del fuoco in divisa e non, medici ed infermieri anche non in servizio, vigili urbani sbucati da ogni dove che cercavano di contenere la folla dei curiosi che in alcuni casi intralciava addirittura le operazioni.

Quanti i corpi senza vita estratti dalle macerie? Di sicuro i macchinisti dei due convogli, ma le barelle che andavano e venivano verso le ambulanze erano tante, tantissime. Troppi i corpi straziati per non pensare subito alle proporzioni immani della tragedia. Con mezzi di fortuna si erano solo allontanati i feriti più lievi, accompagnati velocemente in ospedale, ma lì nelle macerie c'era ancora il grosso della tragedia. Alla fine, quando ogni anfratto creato dalle lamiere contorte dei due treni era stato ispezionato il numero dei morti era salito ad undici, poi è arrivata la notizia che un ferito era già spirato in ospedale, dodici... Ma la lista sembra destinata ad allungarsi: un ferito grave, uno dei macchinisti dell'automotrice, Pasquale Fiorà, è stato trasferito all'ospedale civile di Catanzaro con l'elicottero dei Carabinieri giunto sul posto dopo pochi minuti.

Un altro ferito, una donna, in gravissime condizioni nella tarda serata stava per essere trasferita pure. È il solito viaggio della speranza e della disperazione perché all'ospedale di Crotone manca il reparto di rianimazione.

Tra i primi ad accorrere sul luogo del disastro i responsabili delle forze dell'ordine, poi il procuratore della repubblica, Costa, ed il sostituto Rescigno; quindi il comandante della Legione dei Carabinieri, il Prefetto di Catanzaro, il Questore. L'arcivescovo, mons. Agostino, si è recato subito in ospedale per visitare i feriti; anche gli assessori comunali, presenti in città si sono subito recati sul luogo del disastro. Il sindaco Vrenna ha appreso la notizia a Catanzaro nel corso di una riunione con il Prefetto ed è subito rientrato in città.

Il capo stazione di Crotone Francesco Nocita si è presentato spontaneamente al procuratore della Repubblica accompagnato dal proprio difensore, avvocato Dionigi Caiazza. Nel corso dell'interrogatorio il dirigente dello scalo ha chiarito che da parte del personale della stazione sono state rispettate tutte le norme di sicurezza e che il macchinista del treno 8437 è partito senza aspettare il segnale di via libera dal capo stazione il quale invano ha tentato di fermare il locomotore insieme ai ferrovieri presenti in quel momento.

DOMENICO NAPOLITANO

Agricoltura, Zurlo delega Lorecchio

Il presidente della Provincia di Crotone, Stanislao Zurlo, ha affidato la delega di funzione di indirizzo e coordinamento in materia di Agricoltura al consigliere provinciale Umberto Lorecchio, agronomo.

Lorecchio, nel ringraziare il presidente Zurlo ed il coordinatore provinciale della Pdl, sen. Giuseppe Esposito, per la fiducia accordatagli, ha detto che "il lavoro che mi attende è impegnativo, ma con la collaborazione della giunta, dei consiglieri, dei dipendenti e delle associazioni professionali che si occupano di agricoltura, sono sicuro che porteremo avanti un positivo percorso di crescita per tutto il settore. La mia volontà - ha aggiunto - è quella di aumentare la qualità e la sicurezza dei prodotti che finiscono sulle nostre tavole, nonché agevolare chi lavora nell'agricoltura".