

Articolo di [La Stampa del 10 Novembre 1972](#)

Come i periti hanno potuto stabilire che a Gioia Tauro ci fu un attentato

Ci furono 6 morti e un centinaio di feriti il 22 luglio 1970 - Come i periti hanno potuto stabilire che a Gioia Tauro ci fu un attentato - L'ipotesi più attendibile è quella che "fa risalire la causa dell'incidente ferroviario ad un fatto anomalo o doloso, connesso con i disordini che turbarono Reggio Calabria in quei giorni" (era il periodo della "rivolta") - Notevoli analogie con altri attentati compiuti in Sicilia e Calabria nei mesi successivi

Roma, 9 novembre. Dopo oltre due anni si sta faticosamente scoprendo la verità sulla sciagura ferroviaria avvenuta a Gioia Tauro il 22 luglio 1970, durante i disordini di Reggio Calabria fomentati dai fascisti. Nel disastro morirono sei persone, un centinaio rimasero ferite. Soltanto pochi giorni fa si sono conosciute le conclusioni della commissione di inchiesta, la cui relazione fu consegnata al pubblico ministero di Palmi, Scopelliti, il 31 luglio dell'anno scorso. Nelle conclusioni i periti affermano che « fra le ipotesi esaminate la più congrua è quella che fa risalire la causa dell'incidente ad un fatto anomalo o doloso, connesso con i disordini che turbarono la città di Reggio in quei giorni ». La perizia è contenuta in 84 pagine dattiloscritte e si divide in sei parti: il fatto, le constatazioni, gli esami, le risultanze, la meccanica dello « svio » (del deragliamento cioè del direttissimo Palermo - Torino), le considerazioni su tutto il materiale raccolto e le conclusioni. Stralci della relazione sono stati oggi pubblicati dal quotidiano romano Paese Sera e da essi si ricava che la sciagura di Gioia Tauro faceva probabilmente parte di un piano criminoso che, nelle intenzioni degli ideatori, avrebbe dovuto provocare almeno altri tre disastri. Notevoli analogie furono infatti notate successivamente negli attentati compiuti in quel periodo in Calabria ed in Sicilia: il 22 settembre 1970, tra Gioia Tauro e Palmi, dove di notte una esplosione distrusse un breve tratto di binario; il 27 settembre, sulla linea Messina - Catania, dove una carica deformò il binario su cui passarono prodigiosamente indenni ben nove treni; il 10 ottobre nei pressi di Rosarno dove saltò in aria mezzo metro di strada ferrata. I periti annotano che « in tutti e tre i casi non vennero rinvenuti residui di micce o di altri segni di esplosione e nel secondo caso lo scoppio, per quanto avvertito, fu attribuito a un pneumatico di qualche veicolo in transito ». Ogni punto prescelto, al pari di quello della sciagura di Gioia Tauro, era inoltre ben nascosto e facilmente accessibile dalla strada. Dice l'inchiesta: « Alla luce delle constatazioni fatte per gli altri atti dolosi, dove le tracce non vennero cancellate o alterate dallo svio dei veicoli, la rotaia a monte (prima del deragliamento) subito dopo la travata metallica, nell'ipotesi dell'esplosione di una carica, si sarebbe trovata in queste condizioni: alcune traversine con i relativi attacchi distrutte, un tratto di suolo asportato, una buca nella massicciata, della profondità di cinquanta centimetri e lunga oltre due metri. Dopo aver esaminato i motivi tecnici che portano ad escludere lo slineamento del binario per effetto termico o per un cedimento laterale della massicciata che avrebbe causato il progressivo allargamento del binario, la relazione afferma che « le prime tracce del disastro appaiono sul ponticello al chilometro 349-847, sovrastante la linea della ferrovia Calabro-Lucana. Queste tracce sono costituite da: segni ai bordini sulle lamiere del ponte; piegatura, deformazione e, in un caso, distacco delle lamiere poste al centro; allargamento delle due rotaie del binario entro cui sicuramente hanno marciato parecchi carrelli dei veicoli ». Il deragliamento avvenne dopo il passaggio della quinta carrozza. Evidentemente la manomissione di quelle strutture permise il passaggio di parte del convoglio. A questo proposito c'è nella relazione una frase rivelatrice, che dà la misura delle intenzioni degli attentatori (e che a provocare i danni ai binari non sia stata una delle vetture precedenti alla sesta, alla settima e all'ottava risultate parzialmente o totalmente deragliate). Le vetture precedenti « hanno avuto una marcia tranquilla, dato che sono riuscite a superare la zona dello scambio numero 18-B senza gravi conseguenze, mentre se una di esse fosse stata fuori del binario già a valle del ponticello e in posizione di travolgere i picchetti, certamente avrebbe subito conseguenze disastrose nella zona dello scambio ».