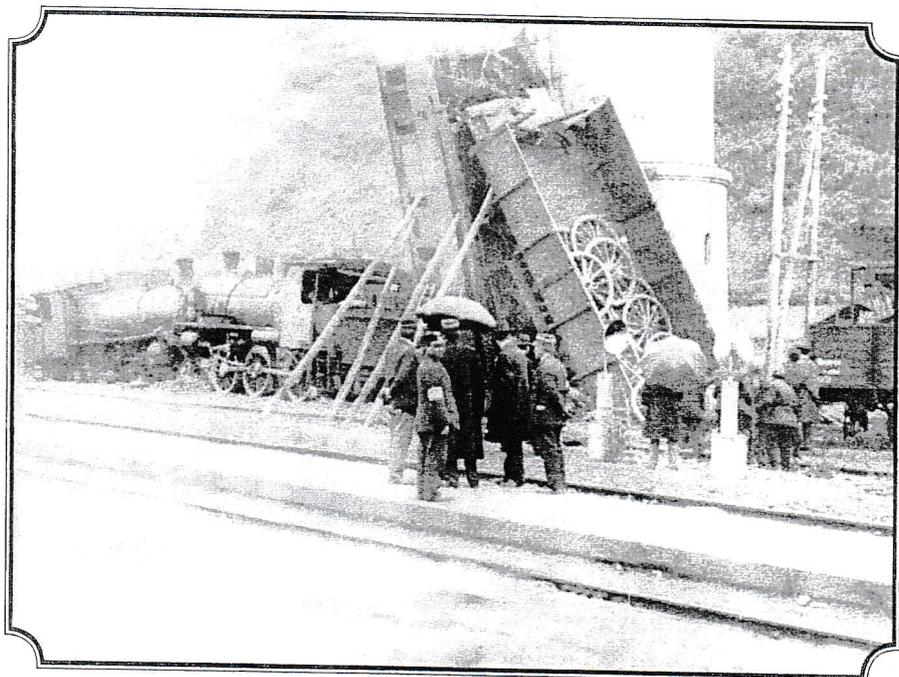


MIMMO PACIFICO

'a Tradotta...



**PIZZO**

***IL DISASTRO FERROVIARIO DIMENTICATO***

*( 19 febbraio 1918)*



Quanti ricordi...  
Attuale Stazione Ferroviaria di Pizzo (VV), utilizzata raramente - anno 2013

## **PREMESSA**

Nel primo conflitto mondiale (1915-1918), tutti gli italiani risposero con ardimento al richiamo della Patria, combattendo con coraggio contro l'esercito invasore.

Non c'è stata grande città o piccolo paese che non abbia visto propri concittadini indossare un' uniforme grigioverde, e non c'è stata famiglia in quegli anni che non sia stata direttamente, o in modo indiretto, coinvolta da tali tragici eventi.

In quel periodo alcuni soldati meridionali, dopo aver combattuto con valore sulle sponde del Piave e sulle montagne del Carso, non immaginavano di andare incontro ad un atroce destino proprio a due passi da casa.

Il 19 febbraio 1918 nella stazione di Pizzo Calabro si verificava un disastroso incidente ferroviario, una tradotta militare con a bordo centinaia di giovani soldati provenienti dal fronte e diretta in Sicilia, si scontrava con un treno merci. L'impatto è stato terribile, lo scenario che si è presentato agli occhi dei primi soccorritori accorsi sul posto è stato terrificante, sulla linea ferrata e tra le lamiere contorte dei vagoni rimanevano i corpi senza vita di decine di giovani militari. Alla fine si contarono 39 morti e oltre 150 feriti.

Le cause del disastro furono attribuite ad errore umano. Le responsabilità dell'accaduto vennero addebitate al dirigente Fontanelli Antonio di Reggio Calabria e al deviatore Schiavone Antonio di Pizzo e residente a Porto Santa Venere, per aver fatto transitare, erroneamente, sul quarto binario la tradotta militare, binario già occupato dal treno merci in sosta.

Un disastro dimenticato, non una lapide, non un fiore, non un

segno che ricordi quel tragico evento, ( forse perché i soldati tragicamente deceduti non erano del luogo); non viene nemmeno menzionato su Internet tra i grandi disastri ferroviari d'Italia (Enciclopedia Wikipedia).

Eppure è stato (per numero di vittime),il quinto incidente ferroviario di tutti i tempi verificatosi in Italia.

Sarà nostra cura ricostruire l'intera vicenda attraverso la lettura dei documenti d'epoca.

## **VERBALE DI ACCESSO SUL POSTO E DESCRIZIONE DEI FATTI**

L'anno 1918, il giorno diciannove del mese di febbraio, alle ore dieci nelle adiacenze della stazione di Pizzo.

“Noi, Avv. Pasquale Marzano Pretore del mandamento di Pizzo assistito dal cancelliere sottoscritto, appreso dall'autorità di P.S. che poco fa si è qui verificato uno scontro fra due treni con gravi conseguenze ci siamo immediatamente recati sul posto per constatazioni di legge e per gli eventuali provvedimenti.

Per raggiungere rapidamente la stazione e renderci conto dell'entità e delle conseguenze dello scontro invece di battere la via provinciale che conduce alla stazione, percorriamo il marciapiedi di sinistra (lato monte) della via ferrata, dopo una attenta perizia di tutti i carri.

Torniamo presso lo scambio n.2 e osserviamo che al carro F 179-002 segue la vettura di seconda classe B 27-050.

Lo spettacolo di essa è veramente spaventevole.

Apparisce un ammasso enorme, un groviglio intricato, una confusione di ferri contorti di telai sgangherati, di sportelli divelti di rotaie spezzate di tavole rotte, di vetri in frantumi di cuscini a brandelli. E' necessario avvicinarci toccare e guardare con molta attenzione per comprendere che quell'ammasso quel groviglio del treno 5949 sono formati non solo dalla vettura 27-050 ma anche da una carrozza di terza classe che le stava davanti e nella quale per l'urto essa si è conficcata sventrandola e portando i rottami dell'una e dell'altra ad una altezza di circa due metri dal piano di terra. Non è possibile

distinguere il numero o altra qualsiasi indicazione della vettura di terza classe distrutta. Alla nostra presenza alcuni dei numerosi soldati che viaggiavano col convoglio e che assieme ai primi borghesi accorsi sono già all'opera di salvataggio estraggono dalle rovine due cadaveri di militari.

Ordiniamo che essi vengano deposti sul piazzale accanto al fabbricato che serve da rimessa e seguiamo l'opera di salvataggio che, dalle membra che si agitano fra i rottami dalle grida che invocano soccorso, dai gemiti, dai lamenti, dalle chiazze di sangue largamente diffuse, apparisce urgentissima e fa dolorosamente presagire un numero di vittime ben alto. Noi venuti a compiere il nostro dovere di magistrato, non sappiamo e non possiamo sottrarci all'impeto, all'istinto che ci spinge a concorrere allo sforzo soccorritore coordinandolo e organizzarlo come le nostre attitudini ci consentono.

Si estraggono altri cadaveri si tirano via parecchi militari gravemente feriti fino a che non si presenta a noi il geometra Eugenio Panaro che abbiamo fatto chiamare e al quale come da separato verbale affidiamo l'incarico della perizia tecnica del disastro. Indi, osservato che l'opera di salvataggio procede mirabilmente torniamo alle nostre constatazioni.

Nel farlo apprendiamo chiedendolo al capo stazione titolare Rossi Carlo che il dirigente e il deviatore di servizio nel momento dello scontro erano Fontanelli Antonio (Reggio Calabria) e Schiavone Antonio (nato a Pizzo e residente a Porto Santa Venere). Immediatamente diamo ordine al maresciallo dei Real Carabinieri di servizio Tangari Salvatore e al delegato di P.S. Piro Pietro di cercarli e di procedere a perquisizione nell'abitazione dell'uno e dell'altro. Ordiniamo inoltre agli stessi di recarsi immediatamente negli uffici della stazione e

di provvedere al sequestro della zona telegrafica del registro protocollo e del registro degli avvisi di incrocio che appaiono necessari per stabilire le responsabilità del disastro.

Le due macchine hanno gli scudi ammaccati i fanali infranti i respingenti rotti, le ruote anteriori della macchina investitrice sono fuori dal binario a sinistra di questo, affondate nel terreno, il binario tra l'una e l'altra macchina è spezzato anche qui è un groviglio, un intrico, un ammasso di ferro, di rottami, di vetri, di piastre, le due macchine mandano ancora getti di vapore dalle valvole.

Alla locomotiva 6123 che è la macchina del treno merci n. 6718, segue la carrozza di terza classe n. C. 40101. La posizione di tale carrozza è paurosa. Essa è sollevata con la parte posteriore in alto in posizione nettamente verticale.

Noi Pretore, poiché le carrozze suddette sono state ispezionate da noi e dal perito e dall'altra parte occorre sgomberare il binario per far giungere da Francavilla il treno di soccorso che è stato invocato, e che porterà gli infermi negli ospedali di Villa San Giovanni e Reggio Calabria, autorizziamo il ferroviere Romano a far staccare i venti carri di coda della tradotta militare fino al carro F 166-225 scambio n.1.

Diamo ordini perché i cadaveri vengano immediatamente rimossi e trasportati nella prossima Chiesetta della Madonna di Piedigrotta dove rimarranno a disposizione dell'autorità giudiziaria. Si passa al riconoscimento dei cadaveri:

Adamo Antonino di Motta d'Affermo; Bolfi Alfio di Nicolosi; Armanno Giuseppe; Bazzanca Salvatore; Cannello Salvatore; Corsaro Vito; Carcione Giuseppe di Palermo; Carè Angelo di Messina; Carbone Raffaele; Ceccon Valentino; Carmosino Pal-

miro di Torre del Greco; Danzuso Giovanni; De Paoli Antonio; De Gori Salvatore; Di Giorgio Benedetto di Alcamo; Di Martino Sebastiano; Ferraro Carmelo; Fallisi Paolo; Fiore Giuseppe di Palermo; Giglio Ignazio di Caltanissetta; Ladelfa Rosario di Caltanissetta; Mangani Nicola; Papalia Giuseppe di Palmi; Panepinto Giacchino di Bivona; Perdichizza Francesco; Rubini Nicola; Ricca Michele; Rotiroti Giulio di Maierato; Spranchi Piero; Sanfilippo Antonio; Saitta Salvatore; Tedesco Letterio; Uccello Paolo; Valenza Vincenzo Petralia Sottana; Zaffora Cataldo; Mettei Carmelo di Santacroce; Troina Antonio.

Il 38° defunto potrebbe essere Bozzani Giuseppe 23° Compagnia.

Il 39° soldato deceduto non viene identificato.

Trentasei soldati resteranno vittime sul luogo dell'incidente, mentre tre moriranno successivamente nell'ospedale Santa Maria del Carmine di Pizzo:

Adamo Antonino da Motta d'Affermo (Me) il giorno 20 Febbraio 1918;

Rotiroti Giulio da Maierato (Cz) il 22 febbraio 1918;

Mattei Carmelo da Santa Croce (Rg) il 23 febbraio 1918.

Dei 159 feriti, 95 verranno ricoverati nell'Ospedale Militare di Riserva e Croce Rossa di Reggio Calabria – 44 soldati verranno ricoverati all'Ospedale Militare di Riserva di Villa San Giovanni- Altri venti soldati feriti verranno medicati e trattenuti presso l'Infermeria di riserva di Monteleone.

Nel verbale redatto in data 23 febbraio 1918 dai carabinieri di Pizzo a pagina 27 si legge: "a quanto si dice altri sarebbero

morti lungo il viaggio per Reggio Calabria dove la maggior parte dei feriti venne avviata lo stesso giorno”.

ASVV atti Tribunale Monteleone anno1918.

L'unico soldato tumulato nel nostro cimitero è stato Rotiroti Giulio, registrato nel libro delle sepolture del camposanto di Pizzo al n. 60 del giorno 21 febbraio 1918.

Oggi, grazie all'impegno di modesti ricercatori locali possiamo sapere qualcosa in più sui grandi eventi che hanno caratterizzato la storia della nostra città.

Pizzo, luglio 2013

Mimmo Pacifico



# Comune di Pizzo

UFFICIO DELLO STATO CIVILE

## Certificato di Morte

### SI CERTIFICA

che il militare *Rubino Nicolò*  
 figlio di *Mario*  
 e di *Maria Marcellina*  
 (1) *non risulterà*  
 morto nel giorno *dieci nove febbraio* *millenovecento*  
*dieciotto / 1918* *in seguito al disastro ferroviario avvenuto*  
*presso la stazione della ferrovia a Pizzo*  
*come risulta e consta dai registri degli atti di morte dell'anno 19*  
*Scritta* *Vol.* *al progressivo num.*  
*Si rilascia a richiesta del Sig. *Pratore**  
*Pizzo, addì 26 maggio 1918*

L'Ufficiale dello Stato Civile

*Mattei*

(1) S'indichi se la persona defunta era celibe, vedova o maritata, accennando pure il nome del coniuge predefunto o superstite



*Foto scattate, dal Perito Fotografo Domenico Antonio Bilotta, sul luogo del disastro - 19 febbraio 1918*

