VISUALIZZA IL FILMATO

http://www.youtube.com/watch?v=lmZfr1wgd98&feature=share

Storia Futura

Un programma di Fabio Andriola

Produttore esecutivo: Alessandra Giorgi

Regia: Andrea Della Ventura e Giancarlo Russo

Settima puntata (trasmessa giovedì 23 dicembre 2004 sul canale digitale terrestre Rai Doc)

Nel servizio di apertura del programma Storia Futura l'avvocato Gianluca Barneschi ha presentato in anteprima il risultato delle sue ricerche sul disastro del treno 8017.

[intervista all'avvocato Gianluca Barneschi]

Balvano 1944

Un disastro ignorato

Il 3 marzo del 1944 in provincia di Potenza, nel comune di Balvano, più di 600 persone morirono in quello che può essere considerato il più grave incidente della storia della ferrovia.

La cosa più sorprendente è che questo incidente, dopo sessanta anni, è pressoché sconosciuto alla moltitudine delle persone e anche agli organi di stampa.

Uno dei motivi della mia indagine, uno dei fattori che più mi ha indotto in questa indagine decennale sul disastro del treno 8017, in Balvano, è stato quello di scoprire non solo perché questo incredibile incidente ferroviario avvenne, ma anche, e soprattutto, perché nel corso degli anni e dei decenni si calò sull'incidente stesso un incredibile e sorprendente oblio.

Era l'anno 1944, forse il peggior anno della storia dell'Italia post-unitaria. In effetti nel 1944 non esisteva neanche l'Italia: esistevano due nazioni nelle quali, dietro governi formalmente italiani, in realtà agivano e comandavano eserciti e nazioni straniere.

G***entilissime/i,***
sono grato del vostro impegno. Purtroppo la dott.ssa Cortese dovrebbe leggere tutto il memoriale io ...c'ero! per evidenziare le difficoltà che ho incontrato per cercare di avere un incontro chiarificatore con i vari soggetti che hanno farciti i loro scritti o dichiarazioni non corrispondenti ai fatti accaduti la notte dal 2 al 3 marzo 1944 sotto la galleria delle Armi presso la stazione di Balvano Ricigliano: Vedi Avv. Barneschi, ex telegrafista di Potenza Luigi Quaratino e l'anonimo telegrafista che ha inviato una lettera all'avv. Barneschi dopo 65 anni dichiarando del falso ecc. Naturalmente nel citato memoriale ho illustrato anche tutte le difficoltà che ho incontrato nella mia lunga carriera ferroviaria di ben 43 anni, sotto il profilo sociale, sindacale e politica imperando nell'alta dirigenza aziendale ancora un palese rigurgito fascista perchè amministravo con oculatezza le varie stazioni ove coprivo il posto di titolare dell'impianto e mi ribellavo al sopruso da parte dei dirigenti aziendali.
In conclusione poiché la d.ssa Cortese è oberata di lavoro per cui comprendo la sua difficoltà e quindi ringrazio per la gentile attenzione al mio memoriale e chiedo venia per il disturbo arrecato. Cordialmente Ugo Gentile

Nell'Italia meridionale c'era il regno del sud di Vittorio Emanuele III e del suo capo di governo Pietro Badoglio, che tentavano di continuare, di dare una continuità istituzionale al Regno d'Italia dopo la fuga del 9 settembre a Brindisi. Nell'Italia centro-settentrionale invece c'era la Repubblica Sociale di Benito Mussolini, alleata con i nazisti di Hitler.

Nell'Italia meridionale, nonostante il passaggio del fronte bellico, la situazione era gravissima, soprattutto quella alimentare. Così, dai primi mesi del 1943, dalla zona del napoletano e anche dalla provincia di Salerno, persone con ogni mezzo di trasporto, preferibilmente assaltando i treni, anche quelli merci, si recavano negli agri della Calabria, della Basilicata e della Puglia, in cerca di generi alimentari.

Con l'arrivo degli Alleati questa specie di commercio, questa specie di baratto di sussistenza, in realtà ebbe una grossa evoluzione perché nella zona di Napoli era facile approvvigionarsi, in maniera anche illecita, di materiali di ogni genere che poi venivano barattati appunto con i generi alimentari della zona della Basilicata, della Puglia e della Calabria.

Questo è il motivo per cui centinaia di persone partirono dalla stazione di Napoli con un treno merci nonostante il controllo delle forze dell'ordine. Il treno merci si mosse dalla stazione di Napoli nelle prime ore del pomeriggio del 2 marzo 1944 e, nel corso del suo viaggio verso la Basilicata, incrementò la sua composizione, ma soprattutto incrementò il numero dei suoi passeggeri.

Centinaia e centinaia di persone erano sul treno 8017 nonostante fosse un treno merci, composto prevalentemente da carri scoperti. Queste persone, uomini, donne ma anche bambini, adolescenti e ragazze, viaggiavano allocati in ogni luogo possibile, anche sui predellini dei carri e sul tetto dei carri merci coperti.

Ci fu l'intervento della polizia militare alleata, molto violento, a base di colpi di sfollagente e anche di colpi di mitra alla stazione di Battipaglia, ma ciò non impedì che, pochi minuti dopo la mezzanotte del 3 marzo 1944, il treno 8017 entrasse in stazione a Balvano, carico di più di 600 persone.

Il treno era partito da Napoli in trazione elettrica ma a Salerno era avvenuto un mutamento decisivo, in quanto la linea non elettrificata necessitava della trazione a vapore. E qui si concretizzò un elemento decisivo per la costituzione della tragedia perché, per motivi mai spiegati, vennero utilizzate non una ma due locomotive a vapore e, del tutto incongruamente, queste due locomotive a vapore vennero posizionate ambedue in testa al treno 8017.

Nonostante il treno stesso fosse molto lungo e la linea molto tortuosa e in salita, e nonostante il fatto che, non solo le prescrizioni della regolamentazione ferroviaria, ma la logica e il buon senso imponessero, in quelle condizioni, di utilizzare la cosiddetta "trazione simmetrica" con una macchia a vapore in testa e l'altra in coda.

Cinquanta minuti dopo la mezzanotte del 3 marzo 1944 il treno 8017 si mosse dalla stazione di Balvano: era composto di 45 carri e, appunto, di due locomotive in testa. La successiva stazione di Bella-Muro si trovava a meno di otto chilometri da quella di Balvano, e il treno 8017 avrebbe dovuto impiegare un tempo oscillante tra i venti minuti e gli ottanta minuti per raggiungere la stazione di Bella-Muro.

Il treno 8017 non giunse mai alla stazione di Bella-Muro. Infatti, dopo aver imboccato la galleria delle armi, una galleria di circa due chilometri, la più lunga del tratto ferroviario tra Battipaglia e Potenza, inspiegabilmente il treno perse velocità e si immobilizzò all'incirca cinquecento metri all'interno della galleria.

A questo punto le testimonianze inevitabilmente diventano contrastanti e contraddittorie, anche perché soltanto il fuochista della macchina di testa sopravvisse tra tutto il personale di macchina.

In ogni caso pare che il treno tentò di riavviarsi, prima in una direzione e poi nell'altra, e che fatalmente si fermò, bloccandosi praticamente tutto all'interno della galleria delle armi con soltanto due carri e mezzo fuori dal portale sud della galleria.

E qui evidentemente emerge un aspetto decisivo della tragedia: poiché la linea in quel punto era in salita, evidentemente qualcuno del personale di bordo frenò il treno, anche perché altrimenti il treno stesso sarebbe scivolato per gravità.

Seicento persone rimasero inerti mentre le due locomotive continuarono a eruttare gas venefici dalle loro ciminiere. Il destino di questo oltre seicento persone era inevitabilmente segnato.

Ma cosa accadde dunque, dopo che il treno 8017 si fermò improvvisamente all'interno della galleria delle armi?

Finalmente, dopo più di sessanta anni possiamo ricostruire tutti gli eventi. Questo grazie agli atti della segretissima indagine della commissione alleata, commissione che venne costituita immediatamente dopo l'incidente e che svolse delle approfondite indagini, ascoltando anche molti testimoni oculari dell'incidente.

Gli atti di questa inchiesta fino a poco tempo fa erano appunto segretissimi, e solo dopo la loro desecretazione è stato possibile consultarli, e chi vi parla per la prima volta ha potuto analizzarli e acquisirli.

Una cosa emerge in maniera molto chiara dalla lettura di questi atti e da una analisi incrociata di tutti gli eventi e di tutti i documenti: le responsabilità di quanto accadde al treno 8017 il 3 marzo 1944 sono molto chiare, però è altrettanto chiaro che nonostante queste responsabilità fossero evidenti non ci fu alcuna volontà di perseguire i reali responsabili di questo disastro.

Eppure qualche colpevole c'era: basti pensare che i primi soccorsi arrivarono ben quattro ore dopo l'arresto del treno 8017 all'interno della galleria delle armi.

Ma anche gli italiani, anche gli organi italiani svolsero delle indagini. Il verbale della riunione del consiglio dei ministri del 7 marzo 1944 è emblematico, e spiega anche per quale motivo poi, nel corso dei decenni successivi, sulla tragedia di Balvano calò l'oblio.

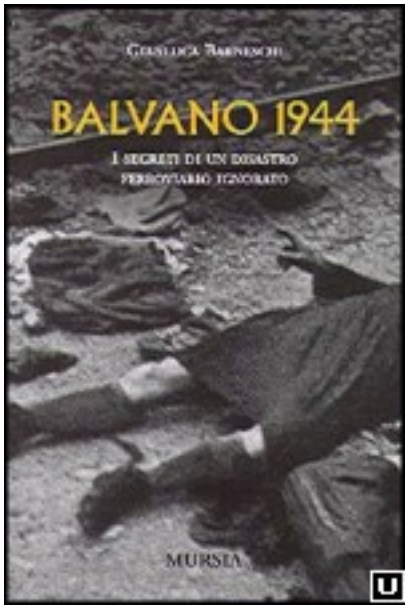
Infatti il verbale del governo Badoglio non trova meglio che definire le povere vittime del

treno 8017 come viaggiatori di frodo.

Ma neanche questo è vero perché, proprio dagli atti dell'inchiesta americana, emerge che costoro non erano viaggiatori di frodo, nonostante si trovassero a viaggiare in maniera incredibile su un treno merci, perché proprio da questi verbali emerge che il personale ferroviario aveva chiesto e preteso il pagamento di biglietti per il viaggio.

Effettivamente la strage di Balvano può essere considerata la prima della lunga, purtroppo, serie di stragi post-belliche rimaste impunite: più di seicento persone morirono e, a quanto pare, non si trovò un responsabile per tutto questo.

L'inchiesta del procuratore del Re di Potenza identificò quale unico responsabile il carbone fornito dagli alleati: evidentemente non era così.



Però ci fu ancora una volta chi, nonostante l'inerzia delle istituzioni, non si dette per vinto. I parenti di alcune delle vittime attivarono contenzioni civili presso il tribunale di Napoli e, dopo una vicenda ultraventennale in cui non mancarono ancora una volta episodi sconcertanti, ricevettero un indennizzo assai modesto.

Questa vicenda, con tutti i suoi particolari, è narrata nel mio libro di prossima pubblicazione, nel marzo 2005, per l'editore Mursia. Il titolo del libro sarà "Balvano 1944. I segreti di un disastro ferroviario ignorato".

Alessandro Tuzza

Il contenuto di questa pagina può essere utilizzato liberamente a patto di citare la fonte www.trenidicarta.it e l'autore Alessandro Tuzza