

NAPOLI/ CRONACA

CRONACA

POLITICA

ECONOMIA

SPORT

CULTURA E TEMPO LIBERO

METEO

CITTÀ ▾

IN EVIDENZA

L'addio a Navalny: sfida allo zar e alla paura. Tra la folla tornano i cori «Russia senza Putin»

Balvano, la più grande tragedia ferroviaria della storia italiana: 600 morti sul treno fermo nella galleria della morte (e nessun colpevole)

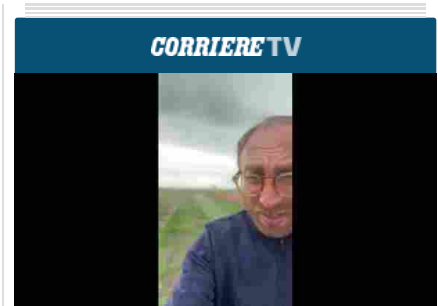
di Dora Farina

Il 3 marzo 1944 centinaia di persona morirono intossicate a bordo del treno 8017 Battipaglia-Potenza. La maggior parte proveniva dalla Campania e si era messa in viaggio per fame. A distanza di 80 anni rimane la più grave tragedia ferroviaria della storia italiana



Stazione di Balvano, 3 marzo 1944 (Archivio di Alessandro Tuzza, Treni di carta)

La mattina del 3 marzo 1944 il dottor Orazio Pacella arrivò alla Galleria delle Armi. «**C'era un silenzio irreale**, la neve e tutti quei poveretti. Mostrai ai ferrovieri e ai contadini come si fa la respirazione bocca a bocca» raccontò anni dopo a *Famiglia Cristiana*. «Avevo solo cento fiale di adrenalina, non potevo permettermi di sbagliare. Saltavo da una vettura all'altra, cercavo un cenno di vita nei riflessi oculari, poi facevo l'iniezione al cuore. **Nessun altro medico arrivò per tutta la mattinata**. Poi vennero le autorità da Potenza con una dottoressa americana. Allontanarono tutti, anche me. Ne avevo salvati 51, mi restavano 49 fiale, avrei potuto salvarne altri. Protestai, Dio mio, fatemi salvare altre vite. Mi cacciarono. E questo è **il tormento**



A Foggia la grandine distrugge i tulipani: floricoltore in lacrime sul web



Hai una storia da segnalare sul tuo territorio?

SCRIVICI

che mi accompagna».

Esattamente 80 anni fa a Balvano, in provincia di Potenza, si consumò la più grande tragedia ferroviaria della storia italiana. Dentro la Galleria delle Armi **morirono circa 600 persone**. Circa, perché il numero preciso non fu mai possibile determinarlo. Coloro che viaggiavano a bordo del treno 8017 **proveniente da Battipaglia** furono uccisi dal monossido di carbonio, un gas tossico e inodore. Chi sembrava respirare ancora vivo fu portato fuori dalla galleria e soccorso, oppure trasferito in ospedali vicini; chi era morto, invece, in un primo momento fu lasciato lì. Raccontò sempre a *Famiglia Cristiana* la 103enne Maria Le Caldare, che su quel treno perse la madre: «**Vennero dei camion da Potenza**. Caricarono i cadaveri e salirono per il paese».

Alcuni dei corpi delle vittime sul marciapiede della stazione di Balvano (Archivio di Alessandro Tuzza, Treni di carta)

La «Cappella dei napoletani» e i 508 corpi

Lasciata alle spalle **la stazione di Balvano, un piccolo paese della Basilicata**, si devono attraversare due tunnel e un ponte d'acciaio prima di arrivare alla Galleria delle Armi. Una volta dentro il tunnel, i treni devono percorrere circa due chilometri per vedere la luce. **Il treno 8017** quella luce non la vide mai e oltre 600 passeggeri a bordo del convoglio morirono dentro quella galleria. Per dare un'idea delle dimensioni della tragedia, **il secondo e il terzo disastro ferroviario italiani** per numero di morti furono quello di Rignano sulla Roma-Viterbo nel 1943, in cui persero la vita 120 persone, e quello del viadotto della Fumarella del 1961, in cui ne morirono 71.

Il bilancio delle vittime, dicevamo, è approssimativo. Quella che nel piccolo cimitero di Balvano è stata chiamata la «**Cappella dei napoletani**», per la provenienza di gran parte dei morti, ospita 508 corpi. La cappella fu fatta costruire su iniziativa di **Salvatore Avventurato**, che nella tragedia perse il padre Agostino, il fratello Vincenzo e lo zio Antonio Luca. Nel 1944 il cimitero era ancora troppo piccolo per accogliere tutte le salme e per questo motivo furono scavate **quattro fosse comuni**. L'idea di Salvatore, racconta oggi il figlio Agostino al *Corriere*, nacque da una promessa fatta alla madre: **onorare le vittime per non dimenticare**. All'ingresso della cappella c'è una targa su cui si legge: «In memoria degli stessi, al ricordo dei posteri, fece erigere questo asilo di pace, ove ricompose i miseri resti».

3 marzo 1944 (Archivio di Alessandro Tuzza, Treni di carta)

Cosa successe dentro la Galleria delle Armi

Il treno merci 8017 era **partito da Battipaglia diretto verso Potenza** in trazione elettrica. A Salerno era passato alla trazione a vapore poiché la linea non era elettrificata. Vennero quindi utilizzate due locomotive, disposte entrambe in testa, per trainare un convoglio di ben **45 carri**. Chi non ha mai visto un treno a vapore può prendere come esempio i modellini: la cabina semiaperta, alla guida un macchinista, al fuochista il compito di spalare il

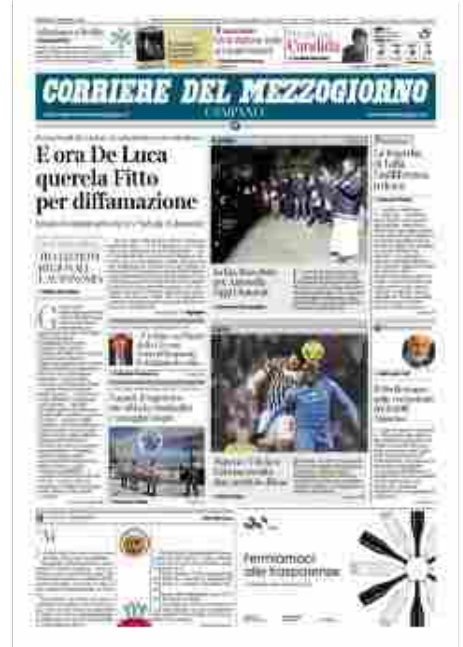
Iscriviti alla newsletter

Corriere del Mezzogiorno

Le news principali sul Mezzogiorno
Ogni giorno alle 12, a cura della redazione

ISCRIVITI

LA PRIMA PAGINA DI OGGI





carbone e poi una lunghissima fila di carri, alcuni col tetto e altri scoperti.

Cinquanta minuti dopo la mezzanotte, il treno 8017 partì da Balvano **in direzione della stazione di Bella-Muro**, distante circa 8 chilometri. A partire dalle 2, e per circa un'ora, i vice capostazione di Balvano e Bella-Muro si scambiarono alcune comunicazioni via telegrafo. «Al Capo Stazione Potenza Inferiore, treno 8017 fermo in linea tra Balvano e Bella-Muro per **insufficienza forza trazione**, attende soccorso»: è il testo del telegramma trasmesso alle 6 del mattino del 3 marzo dalla stazione di Baragiano, a pochi chilometri da Balvano, a quella di Potenza Inferiore.

Non vedendo arrivare il convoglio, intorno alle 3 il capostazione di Bella-Muro aveva **inviato un guardalinee in ricognizione**. Questi si rese conto che la galleria era piena di fumo e tornò indietro per lanciare l'allarme, ma erano ormai le 5. Alle 5.25 una locomotiva fu inviata a trainare fuori il treno, ma non fu possibile a causa del **fumo all'interno del tunnel**. Entrambe le locomotive, infatti, erano ancora in funzione e continuavano a produrre vapore. Soltanto dopo fu mandata una squadra di soccorso per prestare aiuto ai passeggeri e recuperare le salme. **Alle 8.40 del mattino il treno 8017 tornò alla stazione di Balvano.**

Perché il treno si fermò? Le ricostruzioni

Il convoglio iniziò a perdere velocità poco dopo essere entrato nella Galleria delle Armi. **Fino a fermarsi, arretrare a scossoni e fermarsi di nuovo.** «Nella sagoma angusta della galleria il poco ossigeno si consumò rapidamente e la cabina venne invasa da fumi, vapore e gas di scarico», racconta **Gian Luca Barneschi** nel suo ultimo libro *Il disastro dimenticato*, in uscita domenica 3 marzo con Edizioni **Cantagalli**.

Prosegue Barneschi: «Prima ancora che il treno si fermasse – come testimoniato dal fuochista Luigi Ronga – persino il piccolo lume a olio della seconda locomotiva si spense, attivando un tipico e terrorizzante **'allarme rosso'**». Il macchinista della prima locomotiva tentò una manovra disperata: si gettò sulle leve di comando, disinnestò la marcia in avanti e cercò di mettere la **marcia indietro**. **Non ci riuscì e cadde svenuto** prima di completare l'operazione. Fu trovato molte ore più tardi appeso alla leva, con il volto semicoperto dal fazzoletto bagnato che chi lavorava sui treni metteva sul volto in queste situazioni. Si chiamava Espedito Senatore, aveva 38 anni.

«Che **un tentativo di far retrocedere il treno** verso Balvano ci sia stato, si può arguire dal fatto che il veicolo di coda del convoglio fu trovato all'ingresso della galleria stessa – lato Balvano» si legge nel verbale del Consiglio dei Ministri del 9 marzo 1943. Ma **non ci fu una sola ricostruzione dell'accaduto, ce ne furono tante**, discordanti tra loro su quasi ogni aspetto: dal peso del treno al numero dei carri, all'orario di partenza dalla stazione di Balvano.

Verbale del Consiglio dei Ministri, seduta del 9 marzo 1944 (Archivio di Alessandro Tuzza, Treni di carta)

Secondo la **versione degli Alleati**, per esempio, il treno aveva percorso i



primi 200 metri della galleria e poi le ruote avevano girato a vuoto sulle **rotaie bagnate**. Quindi aveva cominciato a scivolare all'indietro, in discesa. Per rientrare sui binari il macchinista avrebbe tentato di contrastare la retrocessione e il fumo aveva invaso l'intera galleria. **A causa dell'umidità, e della mancanza di ossigeno**, il carbone non ardeva.

Chi c'era sul treno? I racconti delle famiglie

Nella Galleria delle Armi Salvatore Bruno perse i nonni materni, **Giovannina Di Mita e Pietro Fasano, di 40 e 44 anni**. Ecco il suo racconto di oggi al *Corriere*: «Partirono dalle zone di mare, ricchi di abiti e poveri di cibo. Andarono nelle zone del potentino per **scambiare qualcosa da mangiare**. Stiamo parlando di un chilo di farina e di una bottiglia di olio. Il viaggio sarebbe dovuto durare tre giorni, **lasciando a casa sette figli dai 19 ai 3 anni**, che solo otto giorni dopo seppero che i loro genitori si trovavano sotto terra, nelle fosse comuni. **È stata la vergogna d'Italia**, i corpi furono trasportati con delle ruspe. Degli esseri umani».

Cristina Esposito, invece, perse la nonna **Anna Orbino di Meta**. Alla domanda sul perché di quel viaggio, Esposito ha raccontato oggi al *Corriere* che per anni sua nonna ha fatto quei viaggi per **sfamare gli otto figli**, dopo che il marito, caduto in depressione per aver perso il lavoro da navigante, aveva cominciato a bere e **picchiarla**. «La nonna portava merce da barattare con del cibo e molto spesso **le sue paesane le commissionavano degli scambi**. Ancora mi chiedo come facesse a sobbarcarsi di merce pesante e a correre da un treno all'altro».

Fra i sopravvissuti c'è invece **Ciro Pernice, che nel 1944 aveva 19 anni** e faceva il contadino a Torre del Greco. Il ragazzo venne a sapere dell'incidente quando si trovava già in ospedale: «Mi sono svegliato all'ospedale di Potenza. **Non ricordo altro. Da allora la capa non funziona più**». **Ciro** era salito a bordo del treno 8017 a Salerno e andava a Bella-Muro in cerca di cibo. A *Famiglia Cristiana* ha raccontato: «**Eravamo cinque fratelli**, la fame ci faceva sragionare, avevamo mangiato tutto quello che c'era, persino i semi. Su quel treno m'ero addormentato con una mantellina militare avvolta sulla testa. Mi dissero che la mantellina aveva fatto da filtro». Ancora oggi, a 80 anni di distanza, i familiari delle vittime continuano a ricordare la tragedia del treno 8017 attraverso iniziative organizzate insieme al comune di Balvano.

L'elenco degli oggetti delle vittime sconosciute

Nel suo libro *Un treno, un'epoca: storia dell'8017* (editore Arti Grafiche Vultur) **Mario Restaino** riporta l'elenco degli oggetti rinvenuti su persone rimaste sconosciute. «**Sesso femminile, sconosciuta**. Età apparente anni 28 circa, capelli castani, abito blu con camicetta fiorata. **Incinta**. Oggetti rinvenuti: un fazzoletto grande con bandiera e croce uncinata ed una fotografia». Una descrizione breve di una vita altrettanto breve. Ma cosa ci faceva quella donna sul treno? Voleva scambiare la bandiera nazista con del cibo?

Sempre **fra le persone non identificate**, si parla di un «uomo apparente

età anni 16, con biglietto ferroviario recapito Scafati. Ha indosso fotografia non somigliante allo stesso». La lista delle persone non identificate è lunghissima, man mano l'elenco è stato aggiornato e accanto ad alcuni nomi si legge «identificato» e nulla più.

Il contesto storico: la guerra e la fame

Il solo fatto che a **lanciare la notizia fu l'agenzia britannica Reuters**, a distanza di **tre giorni** dalla tragedia, rende l'idea di cos'era l'Italia nel marzo 1944: un Paese diviso in cui le comunicazioni erano estremamente difficili.

L'agenzia Reuters rilanciata dal Corriere della Sera il 6 marzo 1944

Nel '44 l'Italia era ancora in guerra e si combatteva sul fronte di Cassino. Appena cinque mesi prima, **Napoli si era liberata dall'occupazione nazifascista** con l'insurrezione delle quattro giornate. **L'eccidio delle Fosse Ardeatine** sarebbe avvenuto tre settimane dopo, la liberazione di Roma tre mesi dopo. La strage di Balvano avvenne nel silenzio generale. «Il Governo alleato si sforzò di occultare l'incidente per evitare l'effetto deprimente sul morale degli italiani» scrisse il britannico *Times* nel 1951.

C'era la guerra e c'era la fame. La maggior parte dei viaggiatori saliti a bordo del treno 8017 si spostava per necessità. Alcuni di loro avevano anche acquistato il titolo di viaggio: nelle loro tasche furono trovati infatti dei biglietti, alcuni acquistati a bordo e altri risalenti a giorni prima. **Salire a bordo di un treno merci era una prassi:** per questo motivo alcuni vagoni, chiamati «arredati», venivano allestiti con panche di legno. Visto che c'erano poche linee per passeggeri che coprivano la tratta Balvano-Potenza, salire sui carri merci **era l'unica possibilità.**

Di chi fu la colpa: della nebbia, dell'umidità...

Nei giorni immediatamente successivi alla tragedia il **Consiglio dei ministri** dichiarò che **le colpe dei capostazione** di Battipaglia, Balvano e Bella-Muro **andavano «severamente punite**, indipendentemente dalla eventuale responsabilità penale». Si parlò a lungo della **tempestività dell'allarme e dei soccorsi**, ma anche del peso eccessivo del treno e del mancato controllo delle sabbie che avrebbe poi portato allo slittamento delle rotaie.

Secondo quanto riportato nei verbali, i capostazione non si erano curati di accertare **la posizione del treno** che, partito da una stazione, non era giunto in orario in quella successiva. Il ministro delle Comunicazioni riferì invece che l'incidente era da attribuirsi «alla **pessima qualità di carbone fornito dagli Alleati**». La Commissione d'inchiesta istituita per l'accaduto stabilì che poi l'incidente fu causato da «una combinazione di cause materiali, quali densa nebbia, foschia atmosferica, mancanza completa di vento, che non ha mantenuto la naturale ventilazione della galleria, rotaie umide, ecc., **cause che malauguratamente si sono presentate tutte insieme** e in rapida successione».

Le **responsabilità dell'incidente** vennero insomma attribuite a «**cause di forza maggiore**». Ma una causa di forza maggiore è un evento che non si può né prevenire né prevedere. Fu davvero così nel caso della tragedia di Balvano? Il Comune di Balvano avviò un'inchiesta, poi bloccata su ordine degli Alleati. **Ogni documentazione è andata distrutta** ad eccezione di quella recuperata da Barneschi negli archivi britannici.

La tragedia era davvero imprevedibile?

Dei precedenti, in realtà, c'erano stati. Barneschi nel suo libro ha raccolto prove e testimonianze di ben **cinque incidenti ferroviari** che avrebbero dovuto rappresentare un campanello d'allarme.

L'8 febbraio 1944, quindi **il mese precedente, si era verificato un altro incidente** sulla linea Battipaglia-Potenza. Lungo la tratta Baragiano-Tito il macchinista Vincenzo Abbate si sporse dalla locomotiva «**nel tentativo di respirare meglio**» e «si stritolò la testa», probabilmente a causa di un improvviso malore. Dopo questo incidente venne disposto **il limite di 350 tonnellate** per ogni locomotiva e l'obbligo di disporre la locomotiva con il fumaio in coda, in senso contrario alla marcia dei treni, così da evitare di nuocere al personale. Queste prescrizioni furono assolutamente ignorate nella strage del 3 marzo.

La copertina della Domenica del Corriere del 3 ottobre 1943

Nell'arco di **tre giorni consecutivi tra il 16 e il 18 febbraio** 1944, inoltre, diversi **treni erano rimasti fermi** per circa un'ora nella Galleria delle Armi. «Forse, in tali occasioni non ci furono vittime perché i treni **riuscirono a ripartire**, l'orario era diverso, i passeggeri erano lucidi e con la pancia moderatamente piena. Ma il 3 marzo successivo lo stato dei passeggeri non era tale. E non andò così» scrive Barneschi. Degli avvertimenti furono lanciati anche da Giovanni Di Raimondo, sottosegretario di Stato alle Comunicazioni per le ferrovie, che aveva scritto **una lettera** indirizzata fra gli altri alla Presidenza del Consiglio dei Ministri in cui sottolineava che **il treno passeggeri bisettimanale Bari-Napoli via Potenza fosse insufficiente** rispetto alle esigenze.

I motivi irrinunciabili e i «contrabbandieri»

L'abbiamo già scritto: se centinaia di persone viaggiavano a bordo di un treno merci era perché, **semplicemente, non avevano alternative.** «Ognuno di loro ha un motivo più che valido, irrinunciabile, per viaggiare su quel treno, non fa niente se le pendenze sono impossibili, le gallerie non finiscono mai e, come dice ad un certo punto un macchinista, la tratta è stata disegnata dal demonio con le sue stesse mani. All'inquietudine prevale la rassegnazione, **c'è un mondo di vinti, di verghiana memoria, che cerca di tenersi stretta la roba**» [ha scritto Gabriele Bojano](#) sul *Corriere della Sera*.

La relazione ufficiale del ministro delle Comunicazioni affermò che a bordo del treno la «massa di viaggiatori» era costituita per lo più da **«contrabbandieri»**: una comoda generalizzazione che servì alle istituzioni



per giustificare e motivare il silenzio. La mancanza del biglietto, però, poteva comportare eventualmente una sanzione amministrativa, ma **non eliminava in alcun modo la responsabilità penale dell'ente gestore delle ferrovie.**

Un tipico treno civile passeggeri italiano durante la guerra (Archivio di Alessandro Tuzza, Treni di carta)

Gli indennizzi (ma solo per alcuni)

Nel 1945 la Procura di Potenza chiese – ottenendola – l'**archiviazione degli atti**. Secondo la Procura infatti **non sussistevano responsabilità personali**, né per colpa, né per dolo. Nello stesso anno fu intentata un'azione legale collettiva nei confronti delle Ferrovie dello Stato. Il Tribunale di Napoli **condannò l'amministrazione ferroviaria** e in via transattiva il ministero dei Trasporti corrispose degli indennizzi sulla base della legge che stabiliva «**un'indennità** per danni immediati e diretti causati da atti non di combattimento, dolosi o colposi, delle Forze armate alleate»).

Nel suo lavoro di ricostruzione Barneschi ha scoperto che – a differenza di quanto scritto sui giornali dell'epoca – vennero stabiliti risarcimenti diversi a seconda delle condizioni familiari, ma soprattutto che **molti di quei risarcimenti non furono mai ricevuti**. Non solo: secondo i documenti recuperati dallo stesso Barneschi a Londra anche **il generale di brigata Carl R. Gray Jr.**, direttore generale del *Military Railway Service*, aveva evidenziato come l'incidente di Balvano non fosse imprevedibile (salvo poi concludere che **le responsabilità erano da attribuire all'Italia** che avrebbe dovuto elettrificare quella linea).

Il treno della disgrazia di chi aveva fame

Nella smorfia napoletana **il numero 80 simboleggia la bocca e il 17 la disgrazia**. Combinando le cifre, il convoglio 8017 partito da Napoli in direzione Potenza diventerebbe 'il treno della disgrazia di chi aveva fame': e fu davvero così. **La povertà non è una colpa**, ma per chi viaggiava su quel treno ha rappresentato certamente una condanna. L'unica condanna di tutta questa tristissima storia, perché le oltre 600 vittime della strage ferroviaria nella Galleria delle Armi del 3 marzo 1944 non ebbero mai giustizia.

[Vai a tutte le notizie di Napoli](#)

La newsletter del Corriere del Mezzogiorno

Se vuoi restare aggiornato sulle notizie della Campania iscriviti gratis alla newsletter del *Corriere del Mezzogiorno*. Arriva tutti i giorni direttamente nella tua casella di posta alle 12. Basta cliccare [qui](#).

Instagram

Siamo anche su Instagram, seguici

<https://www.instagram.com/corriere.mezzogiorno/>

3 marzo 2024 (modifica il 3 marzo 2024 | 09:26)

© RIPRODUZIONE RISERVATA