

Gian Luca Barneschi - Il disastro dimenticato
© 2024 Edizioni Cantagalli S.r.l. - Siena

GIAN LUCA BARNESCHI
IL DISASTRO DIMENTICATO
Treno 8017 Balvano 1944

Gian Luca Barneschi - Il disastro dimenticato
© 2024 Edizioni Cantagalli S.r.l. - Siena

Gian Luca Barneschi - Il disastro dimenticato
© 2024 Edizioni Cantagalli S.r.l. - Siena

Gian Luca Barneschi

IL DISASTRO
DIMENTICATO

Treno 8017 Balvano 1944



Gian Luca Barneschi - Il disastro dimenticato
© 2024 Edizioni Cantagalli S.r.l. - Siena

© 2024 Edizioni Cantagalli S.r.l. – Siena

Cura redazionale: Raluca L. Bardini

Grafica di copertina: Paolo Pepi

Finito di stampare nel febbraio 2024 presso la Puntoweb S.r.l. - Ariccia (Roma)

ISBN: 979-12-5962-477-2

SOMMARIO

Prefazione <i>di Francesco Perfetti</i>	7
Presentazione <i>di Luigi Cantamessa</i>	11
Presentazione della prima edizione <i>di Piero Muscolino</i>	13
Introduzione	17
I. Dove	39
II. Quando	53
III. Sei presagi	105
IV. Come	119
V. Quanti? Chi? Tante storie	227
VI. Perché? Per colpa di chi? Il colpo di scena del dicembre 2009	247
VII. Tre immediate, piccole repliche e una replica mai ufficialmente avvenuta	327

VIII. Dopo: l'oblio, vaghe tracce documentali, tragedie nella tragedia	337
Epilogo	383
Appendice. Elenco delle vittime identificate del Treno 8017	387
Ringraziamenti	407
Indice dei nomi	419

INTRODUZIONE

Il tempo scopre la verità

SENECA

*La tradizione è la custodia del fuoco,
non l'adorazione della cenere*

GUSTAV MAHLER

Il 3 marzo 1944, più di seicento persone morirono a bordo del Treno 8017, all'interno della Galleria delle Armi, nel territorio del comune di Balvano, in provincia di Potenza.

Non morirono bruciati o straziati.

Persero la vita inermi e integri, senza poter lottare per la loro sopravvivenza e senza poter pregare per la salvezza delle loro anime.

Non furono morti di guerra e non risultarono utilizzabili a fini propagandistici, sicché, con i loro corpi, anche la loro tragedia fu sepolta frettolosamente.

Una tragedia spaventosa, che mai potrebbe verificarsi nel nostro tempo e che non sarebbe potuta accadere neanche negli anni immediatamente successivi e in quelli precedenti.

Quasi sempre le vicende che lo storico è chiamato a ricostruire e divulgare sono tragiche: basti riflettere sul fatto che il novanta per cento degli eventi memorabili scaturiscono dal contesto bellico: ambito in cui molte persone muoiono.

Nella tragedia di Balvano ci furono molti morti, anche se la guerra era sullo sfondo.

In effetti, i morti del disastro di Balvano furono, soprattutto, vittime.

Poche volte il termine vittime risulta appropriato come questa.

Quanto i morti di Balvano siano stati vittime è drammaticamente chiaro a chi scrive, che è uomo di legge, ma dovrebbe esserlo per ogni essere umano dotato di ordinario buon senso e sensibilità.

In tutte le presentazioni alle quali ho partecipato dopo l'uscita del mio primo libro sulla vicenda, inesorabilmente mi è stato chiesto (a volte persino più volte nella stessa occasione) se io fossi di origine lucane; alla mia risposta negativa seguiva la seguente ulteriore domanda: "Ma allora perché vi siete occupato di questa vicenda?".

La risposta è sempre stata la seguente (e non poteva essere diversamente): "Perché una vicenda del genere non poteva non colpirmi. Chiunque dovrebbe rimanere sgomento dal fatto che più di 600 connazionali, uomini, donne e bambini, siano stati vittime di una tragedia così assurda, sconosciuta e da sempre purtroppo circondata dall'indifferenza".

Ma a parte le sensibilità individuali (che, evidentemente, sorprendono), persino il dato statistico-amministrativo fa comprendere come il disastro del Treno 8017 non debba avere barriere. I confini non dovrebbero avere rilevanza nella morte di centinaia di persone e comunque sia: il luogo esatto della tragedia è nel territorio lucano per qualche decina di metri; la maggior parte delle vittime era campana, mentre nessuna di loro era residente nel comune di Balvano.

Ma erano italiani e vivevano sotto lo stesso cielo degli altri abitanti del pianeta Terra.

E vittime furono e sono anche coloro che sopravvissero alla tragedia e coloro che rimasero privi dei loro congiunti, deceduti a bordo del Treno 8017.

Francesco Paolo Sgroia, figlio di uno dei ferrovieri morti sul Treno 8017, ci ha confessato che, nonostante i decenni trascorsi, il 3 marzo di ogni anno per lui è sempre una giornataccia. Aveva 8 anni nel 1944 e da allora la sua vita è andata avanti, ma non è più stata la stessa. Quella ferita è sempre dentro di lui, che, come le sue sorelle, ha vissuto nel ricordo del padre e della stima che lo circondava.

E la tragedia del 3 marzo 1944 continua a fare vittime anche nel XXI secolo.

Giuseppe Scutiero, pur sopravvissuto fortunatamente all'incidente (e ad altre situazioni rischiosissime), ha perso la vita, nel 2013, a causa di malattia riconducibile in rapporto di causa-effetto a quanto accadde nella Galleria delle Armi, a bordo del Treno 8017.

Ho ascoltato centinaia di persone in questa ricerca.

Un elemento è apparso assoluto e spaventoso protagonista della vicenda: il destino.

Molte delle vittime in quell'umido giorno di marzo furono veramente guidate in maniera fatale verso la fine della loro esistenza. Sì: fatale. Nel senso etimologico della parola: il fato s'impose su tanti tentativi di evitare la morte. Parallelamente, per molte persone, il destino decise (sempre per circostanze assolutamente imponderabili, fortuite e casuali) la loro salvezza.

E, come sempre in questi casi, l'inspiegabile disparità degli esiti sconvolge.

D'imprevedibile, peraltro, nella tragedia del Treno 8017 ci fu solo l'epilogo. Meglio: il suo bilancio. A Balvano morirono, in silenzio, uomini e donne, da zero a sessantacinque anni.

Almeno ventinove vittime avevano meno di quindici anni.

Alcuni di loro conclusero la loro esistenza proprio nel giorno in cui l'avevano iniziata: morti nel giorno del proprio compleanno. Particolare che, irrazionalmente, colpisce ulteriormente.

Per molte famiglie il Treno 8017 si portò via non un solo congiunto, ma ambedue i genitori, o più figli, o il coniuge e uno o più figli. In altre lasciò completamente orfani bambini che già avevano perso un genitore.

La stragrande maggioranza delle vittime non ebbe un funerale, né una tomba: i loro corpi, accatastati senza rispetto e pudore, come in un campo di sterminio, furono gettati (dopo aver rischiato di essere bruciati) in promiscuità in fosse comuni, scavate in un terreno fuori dal cimitero, reso disponibile solo per la sensibilità di un singolo.

Moltissime vittime non furono neanche identificate.

Maria Carella, testimone oculare di quei momenti del marzo 1944, dall'alto delle sue centoquattro primavere, ci descrisse la scena con espressione cruda, ma perfetta: *“Venivano buttati, uno sull'altro, come l'erba tagliata”*. Pasquale Salvia ha invece detto che i corpi delle povere vittime giacevano alla stazione e presso il cimitero *“come tanti pezzi di legno”*.

Una tragedia di questo tipo dovrebbe far parte dei ricordi tristi di un'intera nazione.

Incredibilmente invece l'evento è poco noto: pochissimi furono i testimoni; rare e tralaticciamente inesatte le divulgazioni giornalistiche contemporanee e successive; totale il disinteresse (inizialmente strumentale e censorio) delle autorità.

Per decenni non vi è stata alcuna commemorazione di tutti i morti del Treno 8017. Piccoli monumenti, lapidi e vie ricordavano solo alcuni di loro, anche peculiarmente: nei pressi del piazzale del deposito locomotive di Salerno vennero piantate due querce (una per locomotiva); a Balvano, generosamente, la gente del

posto pensò a un omaggio, ma la via dedicata alle vittime della tragedia venne erroneamente intitolata “4 marzo” (anziché 3).

La sostanza è che per decenni è stato possibile *nascondere* più di seicento vittime, il loro tragico destino, le relative responsabilità e la tragedia delle loro famiglie.

Il ricordo delle vittime di Balvano si perse nella contabilità dei morti per cause belliche, ma in effetti la guerra non era stata la causa diretta del disastro, anche se era all’origine di tutto ciò che aveva congiurato contro i passeggeri e il personale del Treno 8017.

Per superiori volontà, ma soprattutto indolenza, sui morti di Balvano calò quindi l’oblio e l’indifferenza.

Per una sorta di legge di compensazione, tutti coloro che, anche casualmente, s’imbattono nella tragedia di Balvano ne rimangono contemporaneamente sconvolti e interessati, avvertendo l’esigenza di testimoniare le loro sensazioni. E chi ha avuto attitudini e possibilità ne ha tratto anche spunto per estrinsecare le proprie capacità: Alessandro Perissinotto nel 2003 ha pubblicato il romanzo *Treno 8017*; in precedenza, nel 1996, dal lontano Texas un cantautore, Terry Allen, incluse nel suo disco *Human remains* un brano intitolato, in italiano maccheronico, *Galleria delle armi*.

Uno dei primi (e rari) approfondimenti giornalistici sulla tragedia, l’inchiesta in tre puntate, curata da Giulio Frisoli e pubblicata nel marzo 1956 dal settimanale *L’Europeo*, in copertina così annunciava gli articoli: “*Il disastro dell’8017. Fu la più grave catastrofe ferroviaria del mondo. Pochi sanno che accadde in Italia dodici anni fa*”.

Poco è cambiato da allora: frammentari e spesso *pro forma* sono stati gli interventi delle istituzioni; stupidamente configgenti, spesso opportunistiche e superficiali, le iniziative dei privati e dei *media*.

Il disastro di Balvano, se da un lato non può essere considerato una strage di guerra, rappresenta la prima delle stragi impuniti delle quali la storia postbellica dell'Italia è costellata: in effetti, in Lucania il fronte era passato da molto tempo (Potenza fu evacuata dai tedeschi il 22 settembre 1943), e, nonostante il coinvolgimento e le responsabilità degli Alleati, la vicenda possiede tutte le caratteristiche tipiche delle molteplici e tipiche tragedie italiane susseguitesesi nel dopoguerra, con l'aggravante dell'indifferenza.

Centinaia di persone in quel treno pensavano di avercela fatta.

Il fronte era passato, anche se proprio a causa delle conseguenze della guerra si trovavano a bordo del Treno 8017.

E invece morirono.

E non fu identificato un solo colpevole, nonostante i molti responsabili.

Come sono potute morire così tante persone senza che nessuno pagasse per le sue responsabilità?

Non fu un caso, né la fatalità.

A Balvano, in quella fredda notte di marzo gli elementi della natura non si scatenarono imprevedibilmente e implacabilmente: fu la criminale sciatteria umana a prendere il sopravvento in un periodo già tremendo e crudele.

L'indagine giudiziaria e quella amministrativa individuarono molti responsabili che però non vennero perseguiti; il contenzioso civile, dopo molto tempo, distribuì (tra vicende e comportamenti ulteriormente vergognosi) modesti indennizzi, ma solo a favore di coloro, tra gli eredi delle vittime, che avevano dimostrato di voler combattere e di non accettare passivamente l'accaduto, tenendo sotto pressione la pubblica amministrazione.

L'Italia era già divenuta una nazione nella quale senza urlare non si otteneva nulla.

E, oltre alla mancata punizione dei colpevoli, rimane difficile comprendere le ragioni dell'oblio sviluppatosi dal 1944 in poi.

“*Il silenzio fa male*” mi disse, senza recriminazioni e con grande dignità, Giuseppina Senatore, figlia di uno dei macchinisti del Treno 8017. Giuseppe Russo, nipote di un'altra vittima, ha osservato che i morti di Balvano non furono conteggiati né fra quelli di guerra, né fra quelli della pace da riconquistare: “*Erano i morti della miseria, da dimenticare, da seppellire in fretta, da nascondere*”.

Analisi corretta.

Sulla base di noti meccanismi mediatico-opportunistici, si potrebbe affermare che il ricordo delle vittime di Balvano non riusciva utile a nessuno e non poteva essere sfruttato.

Esiste anche un *marketing* delle commemorazioni.

Certo, nel 1944, in buona parte dell'Italia c'era ancora la guerra e la censura poteva avere una giustificazione. Ma poi, dopo il 1945, come può essere spiegato l'oblio?

Quanto è accaduto non è infatti spiegabile anche ponderando la particolarissima epoca del disastro, sulla quale poi si è evidentemente sovrapposta una patina di oblio, che, con il passare dei decenni, ha prodotto un sedimento di vera e propria indifferenza, per culminare nell'assoluta ignoranza.

Nel corso di questa mia trentennale indagine ho avuto modo di riscontrare prima l'assoluta ignoranza e poi lo stupore, relativamente alla tragedia di Balvano, sia nel mondo ferroviario, che nelle redazioni giornalistiche e tra gli studiosi di storia. Ciò è parimenti ingiustificabile e sintomo di sciatteria di altro genere.

Pur considerando il pesante intervento della censura militare degli Alleati, è inevitabile concludere che quella di Balvano fu, è stata ed è una strage ancora dimenticata e possiamo solo sperare che non lo rimanga.

La regola del *cui prodest* aiuta a comprendere perché.

Tutte le autorità e amministrazioni, italiane e angloamericane, a vario titolo coinvolte, ebbero pesanti responsabilità nell'accaduto: così convenne a tutti, approfittando prima della guerra, poi della fine della guerra, attuare una gigantesca opera di oblio e rimozione, quasi completamente riuscita.

Però, giornalisti, scrittori, studiosi, cattedratici, partiti, associazioni e comitati, prima e dopo il 1944, hanno glorificato e ricordato tutto e il contrario di tutto. *E si sono prestati a farlo anche senza convinzione.*

Catastrofi storiche, che per secoli peseranno nella considerazione internazionale dell'Italia, sono divenute eventi da festeggiare: dalla rimozione si è passati allo stravolgimento totale.

Siamo il Paese delle mille celebrazioni: Garibaldi, a quanto pare, passò almeno una notte in buona parte dei comuni italiani; lapidi e cimiteri di guerra sono in ogni dove, morti di una fazione sono divenuti eroi dell'altra (tanto per fare numero); si celebrano eventi e individui dei quali sarebbe decoroso cercare di dimenticare... Personaggi vituperati, vilipesi e offesi oltre ogni limite in vita, vengono santificati dopo la loro morte. In generale, si commemora, più o meno strumentalmente, l'incommemorabile.

A Balvano, invece, non c'era neanche una targa, che ricordasse centinaia di persone morte, tutte insieme, lì; una targa dove mettere un mazzo di fiori, o una corona, una volta all'anno, destinati a ingiallire in attesa di un colpo di vento, come sempre accade.

Possibile che quasi nessuno, al di là dei parenti delle vittime, si fosse interessato a questa tragedia?

L'unico adeguato ricordo dei morti del Treno 8017 era infatti costituito da una cappella che un galantuomo, Salvatore Avventurato, di propria iniziativa, caparbiamente, con il solo contributo di altri parenti delle vittime, aveva fatto erigere nel cimitero comunale di Balvano, non solo per suo padre e suo fratello, ma

per tutti coloro che morirono a bordo del Treno 8017, altrimenti sistemate in fosse comuni, senza neanche una lapide. Sulle pareti di questo piccolo, ma ricco monumento funebre, nel corso degli anni, si sono aggiunti nomi: segno che, almeno per i parenti dei morti del Treno 8017, il tempo non ha prodotto alcuna forma di prescrizione.

Nessuna pubblica pietà per i morti del 3 marzo 1944, invece.

Nessuna pubblica testimonianza di pietà e cordoglio per più di seicento esseri umani uccisi in un buco di un aspro massiccio appenninico, piante e ricordati solo da parenti e amici. Nessun pubblico cordoglio per bambini, donne e uomini, sepolti senza un minimo di dignità, tanto per peggiorare il dolore dei loro cari.

Solo il 3 marzo 2017 si è posto rimedio a questo *vulnus*.

In tale data, dopo anni di tentativi, su iniziativa del sindaco di Balvano e alla presenza del vicepresidente della Camera dei Deputati, è stata scoperta una lapide nella ristrutturata stazione di Balvano il cui testo recita:

“In memoria di coloro che persero la vita il 3 marzo 1944, a bordo del Treno 8017, l’Amministrazione Comunale di Balvano ed i cittadini vollero porre termine all’oblio, affinché il ricordo perenne costituisca risarcimento morale per le sofferenze di tutti. BALVANO, 3 marzo 2017”.

E chi scrive, non solo è orgoglioso di averne elaborato il testo, ma, soprattutto, di aver così contrassegnato una tappa fondamentale del percorso di risarcimento morale e di recupero della memoria, iniziato una trentina di anni fa e proseguito in tipica situazione di *vox clamantis in deserto*. E siccome detesto parimenti superbia e falsa modestia, non ho problemi ad affermare che ciò sia avvenuto solo grazie all’impegno mio e delle poche persone che mi hanno sostenuto e – per la cronaca – dopo vicende di raro squallore.

Poi, nell'aprile 2021, la Regione Basilicata ha istituito il “*Giorno della memoria in ricordo della sciagura ferroviaria di Balvano*”.

* * *

La storia di questa indagine parte dalla ricerca della documentazione. Quella di fonte italiana è stata distrutta, o sottratta, non certo per ragion di Stato, o per motivi militari, ma per la mera convenienza di qualcuno. L'esecuzione è stata accurata e radicale, protraendosi anche nel XXI secolo, segno evidente dell'esistenza di responsabilità rilevanti (ormai solo morali) e di precisa volontà di eluderle.

Ecco come sono andate le cose. Credo sia un racconto istruttivo e avvincente.

All'inizio delle mie ricerche l'approccio era stato elementare: reperire tutta la documentazione e analizzarla imparzialmente. Ma le mie prime richieste furono riscontrate con inaspettati dinieghi, motivati in maniera risibile.

Ritenni ciò casuale e frutto più dell'ottusità e pigrizia del singolo, che di veti generalizzati.

Quando, dopo una ricerca decennale, riuscii a consultare l'archivio riservato dei sinistri ferroviari, ebbi prova che invece si era lavorato con precisione per giungere alla rimozione totale.

Infatti, nella rubrica contenente l'elenco dei fascicoli, si evidenziava (con la seguente algida definizione burocratica: “*Fermata Treno 8017 e morte persone nella Galleria delle Armi*”) la presenza della pratica relativa alla tragedia. Ma quando – battendo anche uno stinco per la grande eccitazione – mi arrampicai di corsa fino al faldone nel quale avrebbe dovuto essere conservato il fascicolo, non trovai nulla.

C'erano però il fascicolo precedente e il successivo.

Dopo qualche anno – uscita la prima edizione del mio libro sulla tragedia – rilevai che era sta fatta sparire pure la rubrica!

L'operazione era continuata anche nel nuovo millennio dunque.

Una decina di fatali coincidenze determinò il disastro; quello che è successo dopo non è stato evidentemente casuale.

Ma, come insegnatomi dalla vita e dalla mia professione, bisognava solo attendere e cercare ancora, dato che, statisticamente e fatalmente, anche l'azione meglio congegnata ha almeno un momento di debolezza e anche la disciplina più ferrea, applicandosi agli esseri umani, evidenzia – prima o poi – qualche cedimento.

Si trattava di essere al posto giusto nel momento giusto.

In Italia, qualunque fonte archivistica presentava significativi vuoti là dove (per luoghi, tempo e-o materia) sarebbe stato inevitabile rinvenire ampia documentazione in merito alla tragedia.

Non era credibile.

E non è stato casuale. Solo emblematico.

Ma non è servito a nulla: le carte erano fuori Italia e io le ho trovate.

Dagli archivi britannici emerse un microfilm, contenente la dettagliata e segretissima relazione ufficiale della commissione d'inchiesta, nominata dai vertici angloamericani, basata sulle indagini svolte in collaborazione con il personale ferroviario italiano. Tale relazione, desecretata, non era mai stata consultata da nessuno. E, per una sorta di nemesi storico-archivistica, la stessa e anche i suoi preziosissimi allegati sono ora presenti nelle carte della Commissione Alleata di Controllo versate presso l'Archivio Centrale dello Stato italiano.

La documentazione della Commissione Alleata di Controllo è sterminata, ma di fondamentale importanza in generale: in decine di migliaia di pagine vi è la testimonianza di quanto accade nell'Italia meridionale (e, poi, centrale e settentrionale) negli

ultimi anni di guerra e oltre. E così, tra informazioni in merito agli incettatori di uova, al furto di maialetti nelle campagne, passando per le molestie causate da soldati ubriachi e per i primi tentativi di epurazione (conditi da esposti anonimi dal contenuto a volte piccante) e argomenti più rilevanti da un punto di vista storiografico, è stato possibile recuperare anche i dettagliatissimi allegati all'indagine sull'incidente del Treno 8017. Tali documenti (incrociati con le centinaia di testimonianze raccolte) chiariscono quanto accadde *e non accadde* a Balvano e dintorni in quel 3 marzo 1944.

E così, dopo un trentennio di ricerche, chi scrive può affermare che non esistono più documenti sconosciuti inerenti la tragedia. E così almeno è stato possibile ricostruire le plurime responsabilità, smentendo ricostruzioni fantasiose e artate susseguitesi per decenni.

Questo saggio è l'unico che si avvale di tale eccezionale e specifica documentazione (in precedenza segreta).

Purtroppo – a giudicare da quanto ancora viene pubblicato – indolenza, ignoranza e preferenza per il copia-incolla non meditato ancora prevalgono. Dopo quasi vent'anni dalla divulgazione della mia scoperta, praticamente nessuno ne ha voluto trarre beneficio. Così, la precisa e inesorabile dimostrazione di come sia stato possibile per oltre 600 persone perdere la vita in una maniera incredibile non ha posto fine alle versioni di comodo e a quelle imprecise; e al riguardo non so decidere quali delle due cose sia più disdicevole.

La dietrologia è esercizio detestabile: in Italia qualunque evento, anche insignificante, viene prevalentemente interpretato applicando complottismo, retropensiero e vaniloquio, dimenticando quanto la realtà dei fatti imporrebbe. Eppure basterebbe ricordarsi che dietro ogni situazione ci sono gli uomini...