

23 NOVEMBRE 1980

ORE 19.35

di Alfredo Signorile

In quell'inafausto giorno, proprio a quell'ora, una violenta scossa di terremoto sconvolgeva tre regioni: Campania, Basilicata e Puglia. Molti paesi dell'Irpinia venivano cancellati, interamente distrutti.

Molte linee ferroviarie delle tre regioni restavano interrotte per diverso tempo. La linea Foggia - Potenza, gestita da Dirigente Unico, caratterizzata da un tracciato che si inerpica fino ad un'altitudine di 750 metri, rimaneva in esercizio per ...miracolo.



Terremoto del 23 novembre 1980

Al momento della scossa, il Dirigente Unico di servizio, interrompeva la circolazione sull'intero tratto. Un treno proveniente da Foggia riusciva appena a ricoverarsi nella stazione successiva, mentre un altro proveniente da Potenza, si fermava nella stazione di Avigliano, immediatamente successiva a quella di partenza.

In quel preciso istante un dirigente del Servizio Lavori entrava nella sala operativa del D.U. e, aprendo una borsa, spiegava, sulla scrivania adiacente a quella dell'operatore, una pianta planimetrica raffigurante l'intera linea.

La linea Foggia - Potenza, lunga 120 Km, è nota per la sua atipicità e costituisce una vera e propria sfida all'altitudine dell'Appennino, arrampicandosi fra boschi di castagni, gallerie strettissime e ponti, fino a raggiungere il "culmine" fra

Rocchetta S.A. e Melfi.

Dopo la prima e violentissima scossa, il dirigente del Servizio Lavori, consultando la pianta planimetrica, domandava al Dirigente Unico, quali treni avesse fermato ed incautamente lo invitava a riprendere la circolazione con la "marcia a vista". A quell'invito il Capo Stazione guardava il dirigente con stupore e per alcuni attimi restava in silenzio, pensando che il suo sguardo fosse già abbastanza eloquente.

Ma quel dirigente, incurante del suo stupore, reiterava l'invito ad inviare i treni con marcia a vista.

Il personale di molte stazioni era scappato via, sulla linea Rocchetta Gioia del Colle qualche stazione, già fatiscente, era crollata e qualche ferroviere era morto sotto le macerie.

Ciononostante il dirigente del

Servizio Lavori continuava a reiterare l'ordine di far partire i treni.

A questo punto, il Capo Stazione, si vedeva costretto a far presente, a quel dirigente, che egli apparteneva al Servizio Movimento e che, per tanto, non prendeva ordini dal Servizio Lavori.

L'ingegnere, allora, senza alcuna esitazione, prendeva il telefono e chiamava il Capo Ufficio Movimento che, telefonicamente, ordinava al D.U. in modo perentorio, di eseguire le istruzioni impartitegli.

A nulla valsero le sue eccezioni e le sue pretese di far perlustrare la linea, subiva le minacce del Capo Ufficio Movimento e le insistenze del Direttore Compartimentale.

La sua esperienza decennale di Dirigenza Unica e la precarietà preesistente di alcune gallerie e tratti di linea lo inducevano a non ripristinare la circolazione, ma quando i suoi

superiori gli ordinarono per iscritto l'invio dei treni con la marcia a vista, non gli restarono che due alternative: ottemperare o interrompere il turno fingendo un malore.

Una volta emanato l'ordine, il macchinista del treno proveniente da Foggia e diretto a Potenza si rifiutava di partire, mentre quello del treno indirizzato in senso opposto, accettava l'M 40 di marcia a vista e partiva da Avigliano, diretto a Foggia.

Dopo aver oltrepassato le prime due stazioni, Pietragalla e Castel Lagopesole, il treno si infilava sotto la galleria Ceraso, già puntellata perché pericolante e vi rimaneva per circa due ore.

La percorrenza fra le stazioni di Castel Lagopesole e Forenza era di circa 8 minuti, il treno, dopo circa due ore, ancora non raggiungeva la stazione di Forenza.

L'ordine scritto firmato dal dirigente del Servizio Lavori finiva chiuso a chiave nell'armadietto del Dirigente Unico, in quanto era l'unica prova che, in qualche modo, potesse scagionarlo o, quanto meno, attenuare la sua colpevolezza.

Il dirigente dei Lavori continuava a sudare, il suo viso era visibilmente contratto e le sigarette si susseguivano senza soluzione di continuità, riempiendo tutti i posacenere disponibili.

Dopo l'ennesima chiamata alla stazione di Forenza, con esito negativo, l'ispettore del Servizio Lavori esclamava: "... queste sono cose che causano l'infarto!"

A questo punto esplodeva la rabbia del D.U. che, non riuscendo più a trattenerla, apostrofava il Dirigente Lavori dicendogli: "Ingegnere si prepari per la galera, oppure per una medaglia! Non ha voluto fidarsi del movimentista ed ora".

Nel frattempo sopraggiungeva il Capo Ufficio Movimento da Bari che, affannato, porgeva le sue scuse al Capo Stazione, spiegando che non si era reso conto dell'effettiva entità del terremoto, ricevendo come risposta: "... Chieda scusa ai viag-



giatori che sono sotto la galleria, se ci riesce...".

Seguirono alcuni minuti di silenzio e dopo circa due ore e mezza, quando ormai tutti e tre avevamo ormai perso ogni speranza, dal telefono selettivo uscì un gracchiante: "... Forenza! Forenza!".

Il Dirigente unico rispose subito "Parli!", "Si vede, si vede, sta arrivando...", quattro sospiri di sollievo "Capotreno al telefono!" ordinava all'Assistente di Stazione.

Dopo un po': "Forenza Capotreno" - "Cosa è successo Capo, la galleria in quali condizioni era, perché ci avete messo tanto ad arrivare?".

Capotreno: "Ebbene, Capo, la galleria non presenta visibili danni, i Macchinisti procedevano a passo d'uomo, uno di loro camminava a piedi sulla massicciata ed esplorava la volta del tunnel con la pila, e l'altro procedeva a seguito guidando l'automotrice."

"Grazie, siete bravissimi! Vi chiedo scusa" rispondeva il Dirigente Unico, "Siete in grado di proseguire?". I Macchinisti: "Sì, Capo, non si preoccupi, ormai la linea dovrebbe essere buona". "Grazie" rispondeva "Procedete con attenzione e grazie ancora!".

Quella notte il Dirigente Unico dormì solo un'ora, anche perché vi furono diverse scosse di assestamento avvertite anche nel foggiano. Dal giorno successivo e per i mesi che seguirono, la linea Foggia-Potenza, unica rimasta in esercizio, diventava una linea ad intenso traffico, ma sempre con il regime del Dirigente Unico, per cui il distanziamento ed i vari spostamenti di incrocio avvenivano telefonicamente con fonogrammi scritti e con i moduli



Terremoto del 23 novembre 1980

previsti dal Regolamento Circolazione Treni. M1 - M4 - M40)

Venivano deviati su quella tratta, i treni della Bari - Napoli, ma la linea era a semplice binario con scambi a mano e segnali di seconda categoria, sicché il Servizio con Dirigente Unico diventava, per l'eccessivo numero di treni immessi sul tratto, veramente massacrante, quasi insostenibile.

Come se tutto ciò non bastasse, mentre si provvedeva ad un infinito numero di prescrizioni ed alla scrittura frenetica di centinaia di fonogrammi, il telefono automatico squillava continuamente:

"...Pronto .. è il Centro Operativo dell'On. Zamberletti (Il Responsabile della Protezione Civile), parlo col Dirigente Unico?"

"Sì, prego" "Occorre inviare a Potenza un treno composto di 20 carrozze di 1^ Classe con urgenza"

"Guardi che è impossibile, la linea ha una prestazione massima di 205 tonnellate" "Che significa?" Non fate difficoltà, è un ordine dell'On. Zamberletti!"

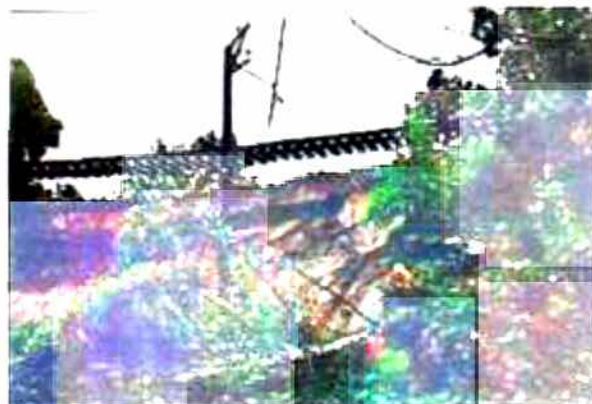
"Capisco, ma più di 5 vetture per treno non è possibile inviare, la linea non lo consente"

"Come? Allora fate 4 treni da 5 vetture l'uno" "Ma dove li mettiamo, la linea è già abbastanza intasata"

"Le passo l'On. Zamberletti" "Pronto, sono Zamberletti" "Onorevole, spiegavo al Suo segretario che più di 5 carrozze per treno non è possibile....."

"Basta! Non abbiamo tempo per queste inezie, esegua l'ordine!" "D'accordo onorevole, faremo il possibile".

Per diversi mesi non si rispettavano più i turni, si facevano anche 16 ore di cuffia continue e si smetteva temporaneamente solo per mangiare qualche panino o per tornare a casa per cambiarsi la biancheria



Terremoto del 23 novembre 1980

per poi tornare subito sul posto di lavoro.

Fra i pochi D.U. utilizzabili, si era instaurata una vera e propria gara di solidarietà al punto che il cambio al collega avveniva con una frequenza di due ore per consentirgli un po' di riposo e fumarsi una sigaretta.

Per mesi si andò avanti in tale modo, rischiando ogni giorno la galera o l'infarto.

Venivano effettuati decine di treni composti di carrozze di 1^ classe e carri interfrigo per ospitare i senza tetto.

Insomma, per i Dirigenti Unici in servizio, il lavoro era diventato un vero e proprio inferno. Centinaia di protocolli M 100/du scritti a mano, naturalmente in modo quasi illeggibile.

Alla fine della "barabonda" l'Ing. Marin, allora Capo della Divisione Esercizio Movimento, ebbe l'onore di consegnare ai Dirigenti Unici di Foggia un premio eccezionale di ben 20.000 lire.

Il riscontro che ricevette fu concentrato nella frase: "Mi scusi ingegnere, vorrei farLe notare che solo le sigarette consumate in un turno sono costate molto di più e che nessun Dirigente Unico ha chiesto il pagamento di una sola ora di straordinario".

"Lo so, ragazzi, ma è tutto quello di cui posso disporre, consentitemi, comunque, di esprimere tutta la mia riconoscenza".

Nel 1984, in occasione della trasformazione del regime da Dirigenza Unica a Dirigenza Centrale Operativa, la gestione della circolazione è stata trasferita da Foggia a Potenza.