Le ore angosciose del disastro ferroviario di Vado nei racconti di testimoni e superstiti

«Uno schianto poi il volo dei vagoni giù dal ponte»

Fino a notte le faticose ricerche sulla scarpata irta di rottami
La fuga degli scampati dalle carrozze in bilico sul viadotto

Da uno dei nostri inviati

VADO — Il vento spazza la collina a raffiche intermittenti che fa schiaffeggiare la pioggia sulle incerate dei soccorritori e sui teloni gettati a riparo delle fotoelettriche. Sono passate cinque ore dal disastro, è notte quasi e si lavora ancora. I vigili del fuoco e i carabinieri sono chini sui rottami illuminati a tratti dai riflettori che rendono la scena ancora più drammatica, mentre la fiamma ossidrica brucia le lamiere contorte alla ricerca di un passaggio verso l'interno dei vagoni rimasti in bilico tra la scarpata e il viadotto della Gardelletta.

Siamo a pochi chilometri da Marzabotto in una gola intorno alla quale i contrafforti degli Appennini segnati ancora dall'ultima neve riversano torrenti d'acqua piovana che si trasformano ben presto in fiumiciattoli tumultuosi. In alto, aggrappati alla linea aerea gli operai stanno riannodando i fili, staccando i contatti per far riprendere a funzionare almeno i servizi essenziali tra la stazione di San Benedetto e Val di Sambro (una stazione già famosa per la strage dell'Italicus) e quella di Vado.

Soccorsi immediati

Dall'autostrada, che corre parallela alla ferrovia in questo tratto, scendono ancora gli infermieri: hanno lasciato le ambulanze sulla corsia che la polizia stradale ha chiuso al traffico e si aggirano sulla scena del disastro nei loro camici bianchi, incuranti della pioggia: cercano di dare comunque una mano, ma ormai c'è poco da fare. Se non arriva il carro gru delle ferrovie dello Stato non è possibile spostare motrici e vagoni.

«*Ci sono altre vittime?*», domandiamo ad un vigile del fuoco che torna da una ispezione al secondo vagone del convoglio, quello che veniva da Trieste. «Forse ancora uno o due, speriamo non siano di più: sicuro, nella sua cabina, incastrato dalle lamiere, c'è il macchinista pugliese».

Bisogna però attendere e forse neppure i mezzi delle ferrovie riusciranno a smuovere i vagoni. Una motrice è finita in un posto inaccessibile dalla linea ferrata e, a quanto pare, non vi sono mezzi mobili così potenti che possano via terra arrivare sul posto e rimuovere i rottami.

Per ora, quindi, non c'è niente da fare ma i soccorritori non mollano lo stesso. Sono arrivati anche dalle province più lontane con trecento mezzi. L'allarme che è stato dato pochi secondi dopo il disastro, si è tramutato subito in stato di emergenza per la Croce Rossa ma anche per gli ospedali dell'Emilia che hanno mandato sul posto tutte le autolettighe disponibili.

«*Se molti si salveranno sarà anche perché i soccorsi non hanno impiegato molto ad arrivare*»: chi parla così è Lillo Bugané che ha un negozio di generi alimentari a Gardelletta, proprio sotto il viadotto dove è accaduto il disastro. E' uno dei pochi che ha visto tutte le fasi dell'incidente, ed è stato anche il primo a dare l'allarme.

A quell'ora, erano le 13,45, per strada non c'era nessuno. Nevischio e pioggia, freddo, molte statali interrotte da smottamenti di terreno che da giorni si ripetono nella zona avevano consigliato i più a restare in casa. Lillo Bugané stava invece andando a Vado per un affare che non poteva rimandare. «*Ero appena uscito con la mia auto dalla galleria che corre proprio sotto il viadotto ferroviario sulla strada che porta da Gardelletta a Vado. Ho sentito un rumore tremendo di ferro che si spezza. Ho visto il treno che veniva giù dalla scarpata. Da alcune carrozze che si aprivano come barattoli sotto l'apriscatole ho visto volare addirittura delle persone. Sono tornato indietro e al telefono del bar dei cacciatori, l'unico posto pubblico di Gardelletta, ho dato l'allarme*».

Tutto il paese è corso per la campagna, si è inerpicato su per la scarpata sino ai vagoni tranciati di netto. Al fondo della valletta c'era la motrice dell'Espresso, più a monte, proprio sotto il ponte l'altra motrice, quella del TEE e un vagone spiaccicato accanto ad un pilastro. L'acqua che precipita dalla collina (le piogge di questi giorni hanno formato delle vere e proprie gore) si riversava fin dentro le carrozze da cui arrivavano grida disperate.

E' ancora Lillo Bugané a parlare: «*La prima scena che mi si è parata dinnanzi è stata quella di una donna, sul primo vagone, che era riversa su quattro corpi inanimati. Gridava fuori di senno con una mano serrata da lamiere e legni spezzati. Lavorando con la sega e strappando fili e stoffe con le mani siamo riusciti a liberarla e a portarla sull'autostrada. Abbiamo fermato un'auto di passaggio e l'abbiamo fatta accompagnare a Bologna*». Altre decine di auto private porteranno i feriti in cliniche, ai pronto soccorso della zona, infine all'ospedale Sant'Orsola o al Rizzoli di Bologna o a quelli di Firenze. «*Poi sono tornato su: da un altro finestrino penzolavano due donne inanimate. Il loro volto era nell'acqua melmosa; le abbiamo tirate fuori, ma una era ormai irriconoscibile, con il corpo schiacciato letteralmente dalle lamiere. Ci è morta fra le braccia*».

Nel secondo vagone c'era un tedesco che gridava. Gridava, nessuno lo capiva. Aveva le gambe imprigionate nelle lamiere ma alla fine i soccorritori hanno capito che non era per lui che chiedeva aiuto. Dentro il vagone aveva il figlioletto. Lo hanno portato via cercando di rassicurarlo, ma il piccolo sarà più tardi estratto ormai privo di vita.

Intere famiglie

Intanto dall'altro treno, rimasto praticamente intatto scendono disperati i passeggeri. Sono per lo più famiglie intere che dal Sud vanno a Milano. Avrebbero dovuto prendere, come è normale, la linea adriatica. Ma anche quella è interrotta perché a Roseto degli Abruzzi c'è un ponte che è crollato una settimana fa e i treni dalle Puglie e in parte anche dalle Calabrie, vengono fatti deviare via Roma-Firenze. «*Scendevano dal treno rotolandosi per la collina, o correvano lungo i binari gridando, qualcuno con le valigie di fibra, legate con lo spago strette al petto*» racconta uno dei soccorritori, altri si lasciavano scivolare trascinando i figli piccoli in una caduta che sembrava loro senza fine verso la salvezza.

Racconta Antonio Azzolini, che si trovava sul treno con la moglie e due figli, uno 13 enne e l'altro di 4 anni: «*Non abbiamo capito niente, abbiamo sentito prima una frenata terribile poi due sussulti e infine il treno che si fermava. Solo dopo c'è stato il botto, il TEE che colpiva il locomotore del nostro treno che si era messo di traverso sulla ferrovia invasa dalla frana. Non abbiamo capito niente: in un primo momento io pensavo che i vagoni che vedevo giù dal ponte erano quelli del nostro treno. Dopo ho capito che si era trattato di uno scontro*».

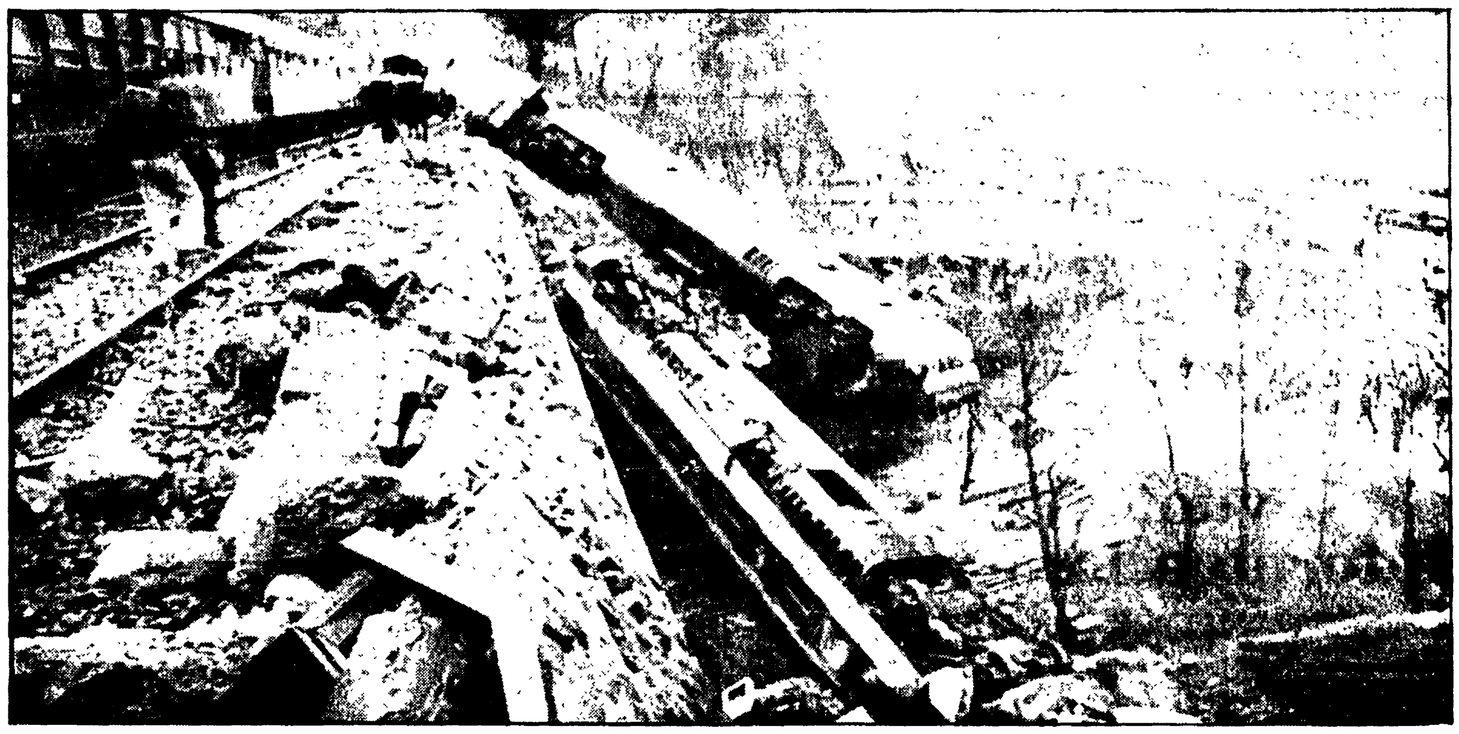
In pochi minuti la chiesa del paese si è riempita di gente. Racconta ancora un altro scampato Vincenzo Saracino che viene da Monopoli: «*Ho sentito il macchinista azionare la rapida e poi sono sceso non mi ricordo che cosa è successo tra il momento in cui ho sentito la frenata e il momento in cui mi sono ritrovato dentro la chiesa*».

A cinque ore di distanza dal disastro è ancora un accorrere di parenti. Molti vengono da Milano, da Varese da Piacenza: sono partiti appena hanno sentito alla radio che c'era stato un grave incidente ferroviario. Sono i meridionali al Nord: quelli che aspettavano, appunto quel treno dove erano amici, congiunti, fratelli.

Autobus e mezzi dell'esercito portano gli scampati lontano, a Bologna o in altre stazioni vicine. Solo pochi attendono ancora, sono magari ospiti in qualche famiglia di Vado. Continuano a passare i mezzi dell'esercito, altre fotocellule, piccole gru e mezzi per aspirare l'acqua che ha ormai invaso i vagoni. E continua a piovere, a piovere senza sosta.

Ormai è notte da parecchio: ma ci sarà da lavorare ancora fino all'alba e ancora per uno o due giorni. Il bilancio del disastro può diventare ancora più pesante.

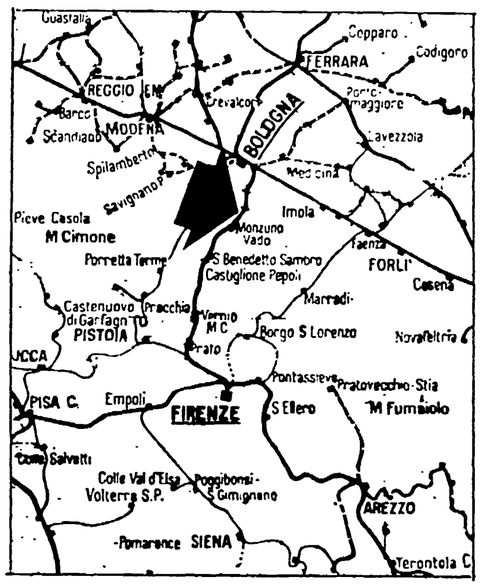
Paolo Gambescia



BOLOGNA — La scarpata in cui sono precipitate le vetture del rapido Venezia-Roma dopo l'urto con l'altro convoglio rimasto (a sinistra) sul binari

Nella bufera, tra il fango, i primi soccorsi

Dall'autostrada tutti gli automobilisti sono accorsi appena saputo del disastro - La generosa gara per trasportare i superstiti - Una disperata arrampicata lungo il dirupo, sotto la pioggia battente, per aiutare i feriti a mettersi in salvo - Poi il massiccio intervento organizzato - Lo stesso tratto di linea dove ci fu l'esplosione dell'Italicus



Il punto del disastro sulla ferrovia Bologna-Firenze

La solidarietà del PCI e del Comune di Bologna

Dalla nostra redazione

BOLOGNA. — Il profondo cordoglio dei comunisti alle vittime della spaventosa sciagura è stato espresso dal comitato regionale del PCI, con un comunicato nel quale si invitano tutti i comunisti a mettersi a disposizione della autorità. Nel comunicato si sottolinea «la prontezza dell'opera di soccorso portata dalla popolazione, dagli automobilisti di passaggio, dalle autorità, dai vigili del fuoco, impegnati in una commovente gara di solidarietà.

La giunta comunale di Bologna si è riunita in seduta straordinaria per decidere una serie di provvedimenti urgenti: venti autopullman sono stati inviati sul luogo del disastro per il trasporto dei viaggiatori rimasti bloccati; reparti di vigili motociclisti sono immediatamente giunti sul posto per collaborare al ripristino del traffico. La giunta comunale ha deciso che i funerali delle vittime residenti a Bologna siano a carico del Comune. L'azienda consorziale dei trasporti e la Provincia hanno inviato anch'esse automezzi, mentre per oggi l'ATC garantirà con i propri mezzi il servizio di trasporto tra Bologna e Firenze.

Come dicevamo i soccorsi sono stati immediati anche per la straordinaria disponibilità mostrata da tutti gli automobilisti di passaggio, i quali hanno fatto a gara per accogliere sulle proprie auto i superstiti o per accompagnare i feriti più leggeri ai pronto soccorso. Gli abitanti di Monzuno hanno messo a disposizione le proprie case, distribuendo viveri, abiti per sostituire quelli fradici e insanguinati dei superstiti, hanno offerto alloggio per la notte.

Da uno dei nostri inviati

VADO — La prima notizia era agghiacciante: un treno è caduto sull'autostrada del Sole a Vado. Sotto l'infuriare della pioggia che da molte ore batte incessantemente il monte e la pianura, inseguendo le lucciole blu delle ambulanze che chiedevano strada con le sirene, siamo arrivati tra i primi a Murazze. Era una scena ancora più orribile di quel che avevamo supposto. Gente inzuppata di pioggia, i volti cerei, si inerpicava sulla scarpata della ferrovia, tra il fango. In quel punto la ferrovia corre, parallela, più in alto di una trentina di metri. In mezzo una strada comunale porta a Gardelletta di Marzabotto e passa, prima di arrampicarsi sulla montagna di argilla marnosa, proprio sotto il primo arco del ponte gettato attraverso un torrentello, affluente di sinistra del fiume Setta, che a valle rumoreggia per la fiumana gialla che lo ha riempito fino ai bordi: minaccia di straripare da un momento all'altro.

Dalle carrozze sventrate, tagliate a pezzi come se fossero giocattoli calpestati da un gigante non s'alzano grida, né gemiti. Si sentono soltanto le voci dei soccorritori, dei barellieri, della gente del luogo accorsa anch'essa a prestare aiuto.

Il vento gelido infierisce sui volti, sulla gente fradicia. Gli ombrelli non servono: le raffiche rabbiose che scendono dalle gole dell'Appennino li rovesciano, li strappano di mano. Bisogna lavorare sotto la pioggia, al freddo, nel fango. Si sente il crac delle mazze, dei randelli che frantumano i cristalli dei finestrini per liberare i passeggeri rimasti intrappolati negli scompartimenti dei vagoni rimasti in bilico o rovesciati nella scarpata.

I morti sono ovunque, nella carrozza motrice del rapido, nel vagone ristorante che è stato tagliato longitudinalmente in due, in un'altra carrozza più su. Ci sono anche altri feriti, moribondi, tra quelle lamiere contorte che i vigili del fuoco, i ferrovieri giunti dalle stazioni vicine, gli agenti della polizia ferroviaria debbono divaricare, tagliare, rimuovere con la fiamma ossidrica, le leve, i martinetti idraulici.

Sulla scarpata, tra i cespugli di piante cedue di acacia, ci sono altri cadaveri orribilmente mutilati (membra mozzate, staccate dai corpi ricoprono il terreno).

Passano davanti a noi volti di uomini, donne, bambini stravolti, insanguinati. Molti hanno gli occhi chiusi: sembrano morti. Ne riconosciamo uno di questi volti. E' quello dell'avv. Marcantonio Bezicheri la cui faccia è una maschera insanguinata. Ci guarda senza riconoscerci. Non si lamenta, ma dolore e spavento gli stravolgono i lineamenti. Qualche ora prima lo avevamo visto con la toga sulle spalle, al processo di «Ordine Nero» dove difende alcuni dei principali imputati.

Dal treno, intanto, continuano a scendere i passeggeri che possono farcela da soli. Si guardano intorno smarriti come se stessero vivendo un incubo. Non s'accorgono neppure, scendendo tra il fango della montagna pregna d'acqua (maledetta, fredda che persiste a flagellare l'Appennino) che attorno ci sono tanti morti. Salgono, remissivi, sulle auto che la polizia stradale, i carabinieri, i vigili urbani pensano a fermare sulla corsia nord dell'autostrada, per trasferirli in città. Si prestano tutti e gli stessi feriti cedono il passo ai più gravi. Gli abitanti di Monzuno hanno aperto le loro case ai superstiti, li hanno allogati per la notte.

Il primo pensiero: è stato un attentato. Non si riesce più a sottrarsi a questo sospetto. La gente, solo allora, comincia a gridare. Vogliono scappare perché temono che possano scoppiare delle bombe, temono l'incendio. Ma non è possibile camminare nelle carrozze inclinate fino a quarantacinque gradi e nemmeno uscire. Porte e finestrini sono rimasti bloccati. Poi arrivano i primi soccorritori. Sono alcuni soldati e ufficiali che con i loro automezzi erano in viaggio per Firenze. Hanno visto il treno precipitare lungo la scarpata. Si sono arrestati e hanno portato i primi viaggiatori fuori, spaccando con mazze e spranghe cristalli. Con gli altri che frattanto arrivavano sotto la pioggia, sempre più numerosi, hanno abbattuto la rete metallica dell'Autostrada per far passare le barelle.

In questa drammatica situazione vengono recuperati bagagli e documenti del procuratore generale di Bologna, Francesco Padoin: è uno dei tanti che non risponde ancora all'appello.

a. sc.

Le vittime della sciagura

Le vittime, finora accertate, sono 38, i feriti 112, ma si teme che tra le lamiere possa essere rimasto imprigionato qualche altro viaggiatore. Di altri si sono ritrovati i bagagli, ma loro risultano dispersi. L'identificazione è stata possibile, finora per 18 persone delle quali diamo un elenco

Giovanni Castellari, 39 anni, dipendente FF.SS. conducente del treno proveniente da Lecce

Francesco Pondrelli, 29 anni, dipendente FF.SS., aiuto macchinista del treno proveniente da Lecce.

Giuseppe Pecorino, dipendente FF.SS., aiuto macchinista del treno proveniente da Lecce, 29 anni.

Vincenzo Di Martino, dipendente FF.SS. di Verona.

Paolo D'Elia, vice prefetto di Venezia

Giovanni Martuscelli, 61 anni, provveditore generale opere pubbliche del personale del ministero dei Lavori Pubblici

Pasquale Lazzaro, dipendente delle FF.SS. di Venezia

Ramadhan Isheisha, di Bengasi

Lucio De Angelis, 45 anni di Piana di Sorrento

Armando Cellei, 60 anni di Pavia.

Luigi Sevesi.

Antonio Porqueddu, 38 anni abitante a Roma

Giuseppe Morgagni di Trento

De Acutis, 18 anni.

Innocenzo Pilara, Livorno

Federico Rubinetti, 37 anni di Arco (Trento).

Francesco Paesi, 39 anni di Firenze

Salvatore Ciancio, 42 anni di Roma.

Romano Monedi, macchinista.

Servizi di emergenza entrati in funzione al ministero dei Trasporti

ROMA — La notizia del disastro sulla Firenze-Bologna è stata segnalata al secondo piano del ministero dei Trasporti, dove si trovano gli uffici della direzione generale delle Ferrovie dello Stato, verso le 14,15 circa quindici-venti minuti dopo dal momento in cui la «Freccia della Laguna» si è trovata di fronte il locomotore deragliato per la frana. Gli uffici erano vuoti, siedevano al loro posto i funzionari di turno. Le prime notizie rimbalzate da Bologna si sono susseguite a ritmo frenetico e convulso, e anche se contrastanti già delineavano la tragica portata del disastro.

Partiti per il luogo del disastro il dott. Semenza, direttore generale delle FS. e l'ing. Misiti, vice direttore generale, si è iniziata immediatamente l'organizzazione dei servizi di emergenza: la rete ferroviaria italiana aveva subito nella parte nevralgica della dorsale appenninica una brusca interruzione, bisognava evitare che pericolose ripercussioni si verificassero nel traffico della Penisola.

Attorno al tavolo dell'ing. Picciocchi, direttore del servizio movimento delle FS, napoletano, di consistente capacità, nello spazio di mezz'ora si raccoglievano i tecnici preposti agli eventi eccezionali.

La macchina dell'emergenza si metteva in movimento. In un vortice di telefonate con tutti i compartimenti ferroviari implicati, anche per riflesso, nel disastro.

Innanzitutto, si trattava di non arrestare a lungo, in stazioni intermedie, i convogli che avrebbero dovuto percorrere la Firenze-Bologna e il tratto inverso, e provvedere al dirottamento di questi treni su itinerari alternativi compatibilmente con il traffico già programmato. Si pensi all'angoscia delle migliaia e migliaia di viaggiatori di ogni età raccolti nei vagoni fermi senza conoscerne le ragioni.

I compartimenti ferroviari sottoposti alle iniziative eccezionali sono quelli di Roma, Firenze, Bologna, Milano, Genova, Torino, Venezia, Ancona.

I criteri seguiti per garantire comunque la prosecuzione del traffico possono essere così schematizzati: a) i treni di interesse internazionale e di maggiore interesse nazionale vengono instradati sulle linee di Pisa, Fornova, Genova, Orte-Falconara; b) gli altri treni, quelli «dispari» dal Nord al Sud, vengono fermati; a Bologna, quelli «pari» dal Sud al Nord a Firenze. Per la tratta Firenze-Bologna, e viceversa, si utilizzano pullman. Dispacci sono stati diramati ai dirigenti dei quindici compartimenti ferroviari italiani per sospendere al momento l'accettazione di merci di qualsiasi tipo.

Man mano che trascorrevano le ore, nonostante l'emozione delle tragiche notizie, l'attenzione si concentrava sugli specchi orari da compilare, nel reperimento di una linea da utilizzare.

Questa mole di lavoro organizzativo è fatto, presso le Ferrovie dello Stato, con mezzi artigianali. E' sconosciuta l'utilizzazione di macchine elettroniche, non in dotazione alle FS. Non c'è da meravigliarsene, se si considera che soltanto da qualche anno, dal periodo della crisi energetica, in Italia si è riscoperta la ferrovia, sacrificata alla «filosofia delle autostrade». Analoga considerazione va estesa alla rete, agli impianti fissi, al materiale rotabile.

Il lavoro continua regolato da turni, in modo da garantire il servizio, anche in condizioni ridotte, fino al ritorno della normalità.

n. p.

Lo Stato (finora) interviene poco e male

Una regione sotto il flagello delle frane e delle alluvioni

Dalla nostra redazione

BOLOGNA — *Dopo la Calabria, l'Emilia-Romagna è la seconda regione italiana più disastrata dal punto di vista idrogeologico e proprio in questi giorni l'assemblea regionale aveva dovuto occuparsi nuovamente, con urgenza, dell'assetto dell'Appennino, da Piacenza a Forlì: la situazione — si disse — è notevolmente peggiorata soprattutto negli ultimi tre mesi: frane e smottamenti erano fortemente aumentati di numero, deteriorando ulteriormente la montagna per effetto della neve ma, soprattutto, delle ripetute piogge.*

Il processo erosivo, rimesso in moto già nel novembre scorso da nevicate eccezionali che semiparalizzarono anche Bologna e altre città dell'Emilia-Nord, si accani in particolare sui terreni argilloso marnosi che caratterizzano fortemente il nostro Appennino. Fin dalla sua nascita la Regione ha dovuto intervenire ripetutamente per applicare, però, una legge nazionale del 1948 («interventi di emergenza, e non un proprio piano organico da attuare in tempo. Solamente nel 1977 aveva finanziato 332 interventi per oltre due miliardi e mezzo di lire e per il periodo '78-'81 proponeva una spesa di trenta per opere idrauliche e di difesa degli abitanti. E' evidente, tuttavia, che le dimensioni gigantesche del dissesto, hanno sempre impedito alle limitate risorse finanziarie della nostra come delle altre Regioni, un intervento adeguato, anzitutto preventivo. Questa situazione spiega ampiamente la grave, tragica incuria che da oltre trent'anni è stata «riservata» ai problemi della difesa del suolo e dell'assetto idrogeologico: basterà pensare, oltre al degrado della montagna, all'abbandono dello stato dei fiumi (nel solo bacino del Po, in 25 anni ci sono state 30 alluvioni). Per risanare l'ambiente ci vorrebbero sforzi e risorse comuni di CEE, Stato, Regioni e degli enti locali e, per quanto ci riguarda, l'applicazione di una legge nazionale che si gnifichi, finalmente, un intervento programmato, a partire dalla montagna e rivolto, evidentemente, non soltanto all'attuazione di opere di riassetto, ma di regolamentazione dei fiumi, per una loro difesa dai saccheggiamenti e dagli inquinamenti.

Non possono essere sufficienti i soli interventi, anche urgenti, di una Regione, del resto condizionati da una normativa che oltre ad essere vecchia di trent'anni è fortemente limitativa: alla quale va incolpato, unitamente ad altri strumenti legislativi sorpassati, il fenomeno del degrado progressivo che va fermato e risanato prima ancora che diventi irreversibile. Si pensi, ad esempio, che la Regione Emilia-Romagna, si è trovata in questi giorni a finanziare interventi urgenti per una spesa (modesta, modestissima ma da non considerare tale se rapportata alle scarsissime disponibilità finanziarie della Giunta) di poco superiore a 145 milioni per bloccare frane e smottamenti che se non hanno già prodotto danni sono sospesi come la spada di Damocle su case dopo averne spesi 229 nei primi tre mesi di quest'anno; che, sempre per interventi di emergenza, ha previsto una spesa, per tutto il 1978, di un miliardo e 200 milioni, mentre per interventi prospettati nel piano poliennale, arco portante della programmazione regionale, impegnerà 29,5 miliardi di lire. Ma è evidente che se il piano di quattro anni, che comprende anche il progetto di difesa del suolo, non avrà un punto di riferimento nazionale (strumenti legislativi e programmazione) l'impegno della Regione riceverà un duro colpo e ci si dovrà limitare ad interventi d'emergenza, di «tamponamento», a piani i quali, anche se organici, risulteranno sempre contenuti, comunque insufficienti a modificare una situazione che tende progressivamente a peggiorare e a provocare tragedie umane.

Ciò significa, intanto, il superamento della legge del 1948 sugli interventi di emergenza. La Regione Emilia Romagna, pur fissando nel suo programma un finanziamento cospicuo, chiede soprattutto, insieme alle altre Regioni, modalità nuove di intervento che consentano, pur in modo graduale, una politica di difesa di tutto il territorio.

Gianni Buozzi

Le più gravi sciagure in Italia dal '44 ad oggi

ROMA — La più grave e agghiacciante sciagura ferroviaria in Italia si è verificata il 2 marzo del 1944 in una galleria ai confini tra Campania e Basilicata: 526 morti asfissiati in una galleria per la anidride carbonica sprigionatasi dalla vaporiera.

Ecco l'elenco delle sciagure più gravi:

10-12-1957:	Codogno, deragliamento di un rapido	17 morti
6- 1-1960:	Monza, deragliamento di un treno operaio	16 morti
12 7-1960:	Montebelluna, scontro con una tradotta	3 morti
19-12-1960:	Brescia, deragliamento	4 morti
2- 2-1961:	Cassano d'Adda, deragliamento del rapido Parigi-Trieste	15 morti
6 3-1961:	Milano, deragliamento	4 morti
30 3-1961:	Bonassola, incendio in galleria	5 morti
23-12-1961:	Soveria Mannelli (Calabria), alcuni vagoni delle calabro lucane (la «ferrovia di cartone»), precipitano in una scarpata	71 morti
31- 5-1962:	Voghera, scontro	63 morti
10- 4-1966:	Chivasso, scontro	5 morti
16- 5-1977:	Pistoia, treno senza guida piomba in galleria su 30 operai	5 morti
25-10-1967:	Bollate, tamponamento tra treni operai	5 morti
10-11-1967:	Battipaglia, due direttissimi si scontrano per una mandria di bufali su binari	12 morti
16 6-1969:	Barcellona (Messina) scontro in galleria	8 morti
23- 7-1970:	Gioia Tauro, deraglia il «treno del sole»; dopo mesi si fa strada l'ipotesi dell'attentato	7 morti
23- 7-1971:	galleria del Sempione, deragliamento	5 morti
23- 7-1972:	Napoli, scontro tra due convogli della Cumana	5 morti
8- 6-1973:	Roma, scontro	5 morti