



La ferrovia Calabro-Lucana simbolo antico del Sud, nel ricordo di un macchinista Incidenti, sudore, speranze

■ BARI. La stazione è tutta nuova, ed un ragazzo passa e ripassa lo straccio sui pavimenti. Le "Ferrovie Appulo Lucane" sono a fianco delle ferrovie Nord Est, ed a cinquanta metri dalla stazione delle F.S. Fino a poco fa, si chiamavano "Calabro Lucane", ma i treni per collegare le Puglie con la punta estrema dello Stivale non sono mai partiti, ed allora il nome è stato cambiato. I treni adesso arrivano solo a Potenza (tre ore e mezzo di viaggio) oppure a Matera, un'ora e quaranta minuti per poco più di sessanta chilometri. «Un treno dopo Potenza? Ci sono i pullmans, adesso. I percorsi erano troppo tortuosi. Dopo Matera? Non credo che ce ne siano mai stati. E' giovane, la ragazza dell'ufficio informazioni. Non può certo ricordare il treno che già prima della guerra da Matera andava a Montalbano Jonico, a due passi dalla Calabria. O le locomotive che trainavano i vagoni da Potenza a Laurenzana. Prima che scoppiasse la guerra, i picchetti segnalavano le nuove linee che avrebbero dovuto collegare Potenza e Matera alla Calabria. Guardavamo i picchetti - ricorda un vecchio ferroviere - e vedevamo il futuro nostro e dei nostri figli. Poi gli arbusti hanno coperto tutto, e di quelle nuove linee non abbiamo saputo più nulla».

Vagoni con l'elastico

Il trenino Bari Matera, alle sei del pomeriggio, è caldo come un uovo alla coque. Cinque vagoni in tutto, per portare chi torna dal lavoro, o chi è stato in spiaggia. Su un pilastro, "Skizzo, Cazzucchio, Ubrico, Pezza fredda e Missile" hanno voluto ricordare - incidendo i nomi - che anche loro hanno preso questo treno. Alla partenza, c'è l'effetto altalena. I vagoni sembrano legati con l'elastico, e per qualche secondo si va avanti ed indietro. Dopo la città, si inizia a salire, piano piano. In ogni stazione, ferrovieri tirati a lucido sono lì a manovrare scambi a vista e semafori. Una targa in marmo indica l'altitudine raggiunta: Palo del Colle è a metri 150,80; Toritto a 232,80. Si va piano piano, la porta della cabina del macchinista è aperta, e davanti si vedono i binari a scartamento ridotto. In pochi minuti, sembra di essere fuori dal mondo. I clacson di Bari sembrano lontani anni luce. Ulivi e fichi d'india, campi di grano e di girasole. Un solo "rumore": quello di miliardi di cicale, che invisibili ti assediavano da ogni lato. La ragazza che alla stazione barese mostrava jeans strappati una spanna sotto la cintura esce dalla toilette con una gonna che le copre le ginocchia. La sua amica si è messa una maglietta sopra un "top" rosso. Scendono ad Altamura, come tutti: per Matera si cambia. Ora c'è solo una carrozza motrice, e sembra



Una littorina sulla ferrovia Calabro-Lucana. A sinistra, una protesta per l'affollamento dei treni sulla linea, Fausto Giaccone

de da un ponte a Catanzaro. Settantadue morti. La direzione, che è a Roma, offrì posti di lavoro ai figli ed ai fratelli delle vittime, per placare la loro rabbia. Io, su questi treni, ho perso un fratello, Enzo. Lui era capotreno, e nel luglio 1985 lavorava sulla linea Catanzaro città - Catanzaro marina, con la cremagliera. Non si sa cosa sia successo esattamente. Le ferrovie dissero che si era dimenticato di innestare la cremagliera. Fatto sta che mio fratello vede il macchinista lì, fermo al suo posto, mentre il treno prende velocità verso il mare. Corre da lui, cercano di inserire i freni. Il treno si è bloccato vicino ad una galleria, mio fratello ed il macchinista sono stati catapultati fuori, restando uccisi. «Solo il coraggio dei due ferrovieri Carella e Squillace - è scritto in un manifesto del Pci di Catanzaro, settembre 1985 - ha impedito conseguenze ben più gravi».

Vita dura

Anche Egidio Carella ebbe un incidente, per fortuna non grave. «È successo a Vigliano, ero macchinista. Il capostazione mi dà il via, ed io parto senza guardare il semaforo, che era rosso. Ho sbagliato io, che dovevo guardare sia dietro che davanti, ed ha sbagliato il capostazione. Così mi sono infilato in un binario morto, dove c'era uno spazzaneve. Solo danni ai mezzi, per fortuna. Via da casa giorni e giorni, dormendo sugli strapuntini. Solo dopo arrivarono i letti. Ma erano anni in cui si andava in trasferta senza essere pagati, non c'erano diaria e straordinario. Poi per fortuna sono arrivati i sindacati. Era bello, però, il nostro lavoro. Bello e importante. Ma lo sa che su quei trenini portavamo anche cinque - seicento persone? Studenti e muratori, soprattutto, gente che altrimenti non avrebbe saputo come arrivare alla scuola o al cantiere. Nei vagoni c'era anche una gabbia per gli animali. Noi riuscivamo ad arrivare ovunque, con i nostri treni. Se c'era troppa pendenza, facevamo la "tradotta". Staccavamo metà vagoni, e partivamo con quelli che riuscivamo a trainare. Appena in stazione, facevamo girare la locomotiva sulla "piattaforma", ed andavamo a prendere gli altri vagoni. La gente poteva contare sui ferrovieri».

«Noi ci credevamo davvero, allo sviluppo della ferrovia. Anch'io ho visto i picchetti che segnavano il collegamento fra la Puglia, la Basilicata e la Calabria. Ma poi è finito tutto. Hanno venduto treni ad un principe di Roma, che ha fatto un parco di divertimenti; hanno venduto vagoni e motrici alle ferrovie sarde. Adesso, ogni tanto, fanno un treno che da Bari porta sulle colline, con la locomotiva a vapore. Hanno messo velluti, ed anche il bar. Io quel treno l'ho visto dal cavalcavia della stazione, così, per curiosità. Mi hanno dato una tessera di libera circolazione, da pensionato, ma non l'ho mai usata. Su tante linee, adesso, invece dei treni trovi i pullmans. I treni rimasti, una volta la settimana, spariscono nel nulla. Stazione di Matera, domenica mattina. Quasi si mette a ridere, il bigliettaio. «Il man, adesso». Per un giorno le ruote di ferro non disturbano le lepri e le cicale.

Quei vagoni tra ulivi e cicale

Il treno delle cicale sale lentamente da Bari a Matera poi, come colpito da un malefico, "scompare". Non si vedono più nemmeno i binari che portavano a Pisticci e Montalbano. Ed allora il viaggio sul treno che non c'è resta solo nella memoria di chi - come Egidio Carella, classe 1927 - su questi binari è stato fuochista, macchinista, capo deposito. «In autunno dovevamo gettare sabbia sulle rotaie, per non scivolare sulle foglie. Erano importanti, allora, i nostri treni».

c'erano i binari, ma poi sono stati tolti o coperti. Adesso c'è soltanto la metropolitana, quella lì», ed indica il trenino appena arrivato da Bari.

Egidio Carella, 69 anni, è uno dei pochi che può raccontare il treno che non c'è più. Ha lavorato quarantadue anni nelle ferrovie calabro lucane, iniziando come fuochista. «Avevo diciassette anni, nel 1944. Mi insegnarono subito che tutto era importante, sul treno. Anche i fuochisti dovevano essere bravi: aprivi il boccaporto, e dovevi gettare la palata di carbone in modo che si spargesse in modo uniforme. Se il carbone si accumulava solo da una parte, non rendeva bene. Qualche anno, poi sono diventato macchinista. Da Bari a Matera, Pisticci e Montalbano, oppure a Potenza, e poi a Laurenzana e Genzano. E quando si arrivava all'ultima stazione, si doveva girare la locomotiva. I treni diesel possono andare

avanti ed indietro, hanno la doppia cabina di comando. Quelli a vapore no. Ed allora la locomotiva veniva fatta salire su quella che chiamavamo piattaforma, e con un sistema di leve ed utilizzando il sollevamento idraulico, veniva fatta girare su se stessa. Ci volevano cinque minuti in tutto, e bastavano due manovali. Gli ingegneri c'erano anche allora, lo sa?».

Sabbia sui binari

Mille avventure, e tanti ricordi, su questi treni dei pionieri. «Le prime volte che guidavo il treno fra Potenza e Laurenzana, avevo paura a guardare in basso. Gli uomini sembravano piccoli come i cani. Erano ferrovie scavate nella costa delle montagne, c'erano burroni profondi. Se non stavi attento, capitavano guai. A Brida Monteforte il macchinista Ruffino fece un errore, e fu degradato e

trasferito. Scendeva con l'automotrice piccola, ed era autunno, quando bisogna stare attenti alle foglie di castagno che si accumulano sui binari, e possono fare scivolare il treno. Bisogna essere pronti con il freno e con la sabbiera, che serve a spruzzare sabbia sui binari per creare attrito. Lui non era preparato, ed il treno cominciò a slittare. I freni si inceppano, il treno scende sempre più veloce, per cinque o sei chilometri. In fondo c'è una breve piana, poche decine di metri, e poi inizia una discesa ancora più ripida. Non so quale santo lo abbia aiutato, ma il treno si è fermato proprio sulla piana. Le ruote erano diventate quasi quadrate, non sono mai più riusciti a rimetterle sui binari».

Sono successe anche tragedie sui treni che si arrampicavano sulle montagne. «C'è stato il grande disastro del 1958, quando un treno cad-

DAL NOSTRO INVIATO JENNER MELETTI

di viaggiare in una strana corriera che corre sui binari. Un bambino chiede a suo padre di «guidare» il treno. Il capotreno gli lascia il posto accanto al macchinista, ed il bambino è contento perché, per due volte, può suonare le trombe, prima delle curve. Una lepre si mette a correre davanti al treno, poi si salva fra le stoppie del grano.

La stazione di Matera è un blocco di cemento che ingoia il trenino delle cicale su un binario sotterraneo. Altro cemento in alto, quando dopo una scala si rivede il sole. Finisce tutto qui, nessuna traccia delle vecchie linee ferroviarie. La stazione di un tempo è diventata un bar, ovviamente chiamato "La vecchia stazione". «Sì, una volta - dice un bigliettaio -

BOBO di Sergio Staino



l'Unità
Direttore responsabile: Giuseppe Caldarota
Direttore editoriale: Antonio Zollo
Vicedirettore: Giancarlo Bosetti
Marco Demarco
Redattore capo centrale: Luciano Fontana
Pietro Spataro (Unità 2)
"L'Ansa Società Editrice di l'Unità S.p.a."
Presidente: Giovanni Laterza
Consiglio d'Amministrazione:
Etsabetta Di Prisco, Marco Fredda,
Giovanni Laterza, Simona Marchini,
Alessandro Matteuzzi, Amato Mattia
Alfredo Medici, Gennaro Mola, Claudio Montaldo,
Ignazio Ravasi, Francesco Riccio,
Gianluigi Serafini, Antonio Zollo
Consiglieri delegati:
Alessandro Matteuzzi, Antonio Zollo
Direttore generale:
Nedo Antonietti
Direzione, redazione, amministrazione:
00187 Roma, Via dei Due Macelli 23 13
tel. 06 699961, telex 613461, fax 06 6783555
20124 Milano, via F. Casati 32, tel. 02 67721
Quotidiano del Pds
Iscriz. al n. 243 del registro stampa del trib. di Roma,
Iscriz. come giornale murale nel registro
del tribunale di Roma n. 4555
Certificato n. 2948 del 14/12/1995