



REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

Fabio Zamponi

Il disastro ferroviario di Rimaggio

15 ottobre 1946



Edizioni dell'Assemblea

Edizioni dell'Assemblea

239

Ricerche

Fabio Zamponi

Il disastro ferroviario di Rimaggio
15 ottobre 1946

REGIONE TOSCANA



Consiglio Regionale

Novembre 2022

CIP (Cataloguing in Publication)

a cura della Biblioteca della Toscana Pietro Leopoldo

Il disastro ferroviario di Rimaggio : 15 ottobre 1946 / Fabio Zamponi ; presentazione di Antonio Mazzeo ; prefazione di Paolo Amadori. - Firenze : Consiglio regionale della Toscana, 2022

1. Zamponi, Fabio 2. Mazzeo, Antonio 3. Amadori, Paolo

363.12209455593

Incidenti ferroviari - Rimaggio <Pergine Valdarno> - 1946

Volume in distribuzione gratuita

In collaborazione con



Sezione di Arezzo

Consiglio regionale della Toscana

Settore "Iniziative istituzionali e Contributi. Rappresentanza e Cerimoniale.
Tipografia"

Progetto grafico e impaginazione: Patrizio Suppa

Pubblicazione realizzata dal Consiglio regionale della Toscana
quale contributo ai sensi della l.r. 4/2009

Novembre 2022

ISBN 979-12-80858-07-8

*La storia è la memoria di un popolo,
e senza una memoria,
l'uomo è ridotto al rango
di animale inferiore*

Malcolm X

Sommario

Presentazione - <i>Antonio Mazzeo</i>	9
Prefazione - <i>Paolo Amadori</i>	11
La cronaca	13
Le testimonianze	65
Immagini e documenti	97
Ringraziamenti	121

Presentazione

Questo libro ci fa conoscere un fatto minore, pur nella sua tragicità, che appartiene al nostro passato e racconta una Toscana che sempre di più si allontana dalla nostra memoria collettiva.

Si tratta del disastro ferroviario di Rimaggio avvenuto il 15 maggio 1946, con il suo carico di dolore per le vite umane che vi furono coinvolte, causando morti e feriti.

La ricostruzione minuziosa di questo fatto di cronaca, arricchita da documenti e foto d'epoca, è resa dall'autore Fabio Zamponi con abilità letteraria, tanto da risultare oltre che ben documentata anche piacevole alla lettura.

Siamo condotti verso una Toscana (e un'Italia) ormai lontana nel tempo. La Toscana (e l'Italia) dell'immediato dopoguerra, carica di miseria ma anche di grandi speranze.

Una terra che ancora porta con sé le tremende ferite della guerra, con una ricostruzione che fatica a partire. Le donne e gli uomini di ogni età che rimasero coinvolti in questo disastro si muovono in questo contesto difficile e ne sentono tutto il carico. Certamente questo disastro è figlio di queste difficili condizioni. Eppure leggiamo nelle loro storie e nei loro volti restituiti dalle drammatiche fotografie di quel giorno tutta la speranza e il desiderio di una vita pacifica e spensierata, laboriosa nell'impegno ma fiduciosa nel futuro.

Partendo dunque da un fatto concreto e circostanziato, il libro ci consente di avere un affresco della Toscana di quel tempo. Una Toscana che ai nostri occhi appare lontanissima. Eppure la Toscana di oggi molto deve a chi in quegli anni si è fatto carico della ricostruzione, dando all'Italia una prospettiva di sviluppo che nel giro di un decennio o poco più avrebbe portato il nostro paese a sperimentare una stagione di benessere.

Ecco perché ritengo che sia molto importante che il Consiglio regionale pubblici nella sua collana un testo come questo. La Toscana di ieri, i cui testimoni diretti piano piano stanno scomparendo per ragioni di età, deve essere affidata alla memoria pubblica perché molto ci può dire della Toscana che siamo diventati.

E questo libro è un utile mattone nella costruzione di questa memoria.

Antonio Mazzeo

Presidente del Consiglio regionale della Toscana

Prefazione

Ci vuole il talento, certo, ma anche il cuore per comporre questa minuziosa ricerca su di un fatto tragico di cronaca avvenuto nel lontano 1946.

Fabio Zamponi mette in campo la sua bravura nel ricercare i minuziosi particolari di questa drammatica storia.

E, leggendo pagina dopo pagina, si capisce che ne ha trovate tante di informazioni; per non dire tantissime. Con la caparbia di voler cercare di arrivare alla verità o soltanto alla voglia di poter lasciare un ricordo.

Nel suo libro si rivivono tutti gli attimi, prima, durante e dopo quel disastro ferroviario avvenuto presso la località di Rimaggio. Come in un puzzle i frammenti si incastrano fino a renderci una visione chiara su quello che è successo in quella maledetta mattinata di metà ottobre.

Quello che Fabio lascia nella carta del suo libro, tra articoli di giornale e tante foto è una raccolta molto esauriente di fatti, date, nomi, luoghi e interessanti interviste.

Molto significativa è la testimonianza di Anna Maria, che adesso all'età di 82 anni, ricorda ancora così bene di come si sia salvata dentro a quella autocorriera scontratasi col treno.

Il destino a volte è lì, vile, in agguato: a frantumare nella maniera più crudele le vite di tante persone che partite felici e tranquille aspettavano di arrivare in destinazioni dove non sono mai giunte.

Questo libro ci tiene ancora viva la memoria di questi individui che, soltanto per un'atroce fatalità, hanno perso la vita. Il merito è da attribuire a Fabio che, con abilità letteraria e con una tenace ricognizione, ha ricomposto questa dolorosa vicenda che senza di lui sarebbe stata dimenticata.

Paolo Amadori

La cronaca

Il fatto avvenne alle ore 13,50 circa del 15 ottobre 1946 quando il treno Rapido 24, proveniente da Roma e diretto a Firenze, giunto al passaggio a livello del km. 245+988, tra Ponticino e Laterina in località Rimaggio nel comune di Pergine Valdarno (oggi Laterina Pergine Valdarno) provincia di Arezzo, investiva l'autocorriera Fiat 635/RN targata Ancona 10080, telaio n° 000081, motore n° 00189, di proprietà della ditta Guido Reni sempre del capoluogo marchigiano, una "635" in servizio pubblico sulla linea Firenze – Ancona e diretta proprio nella città adriatica. Anche se il podere che è lì sopra a pochissimi metri è conosciuto come "Il Merre" - e in tal modo un cartello stradale lo ricorda ancora oggi - Il luogo preciso del sinistro era chiamato dagli abitanti del posto "Ronda" e tutti lo conoscevano con tale nome.

In quel periodo la ditta anconetana Guido Reni gestiva una linea automobilistica collegante Firenze ed Ancona passando per Arezzo, Perugia ed Assisi. Questa linea era abbastanza frequentata nonostante il biglietto avesse un prezzo abbastanza elevato per quei tempi, 1020 Lire per l'intero percorso da Firenze ad Ancona di 340 km.. Però il servizio era buono, venivano impiegati autobus Fiat che, seppure non modernissimi, erano certamente confortevoli e sicuri. D'altronde, allora l'alternativa per raggiungere l'Adriatico da Firenze sarebbe stata salire a Bologna e poi ridiscendere verso le Marche.

Il treno invece era composto da due automotrici accoppiate ALn 40.1010. La prima era comandata dal macchinista Onorino Pace, toscano d'origine, assistito dall'altro macchinista Angelo Derme. Sulla seconda motrice di coda ALn 40 vi era la coppia di macchinisti Alfredo Mandara e Mario Valeri. Tutti e quattro i macchinisti erano in forza al Deposito Locomotive di Roma San Lorenzo.

I passeggeri del treno erano pochi, i tempi post bellici, ancora duri, non invitavano certamente ai viaggi di piacere e la gente si spostava solo in caso di impellente necessità.

Il treno rapido 24 di orario partiva dalla stazione di Roma Termini alle ore 8,40, giungeva a Chiusi Chianciano Terme alle ore 11,30 e ripartiva 6 minuti più tardi. Alle 12,26 giungeva ad Arezzo per ripartire alle 12,29 e arrivare a Firenze alle 14,30 in coincidenza con l'ETR 200 per Milano.

Il macchinista Onorino Pace, persona ben conosciuta e stimata per la sua grande abilità, era chiamato da tutti "il Maestro" e chiunque avesse

un dubbio su qualcosa riguardante i locomotori, spesso si sentiva dire “vai a chiedere al Pace, lui ti saprà rispondere”. Era notorio che conoscesse le macchine di trazione meglio di chiunque altro.



Foto 1, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Il Pace addirittura concluse la sua carriera sugli elettrotreni rapidi, massimo onore a cui poteva aspirare il personale di macchina F.S. in quei periodi e fu insignito persino dell'onorificenza di Cavaliere. Per cui si può ben dire, senza tema di smentita, che il treno quel giorno fosse affidato a mani esperte e capaci.

Per capire il contesto bisogna tenere conto che stiamo parlando del periodo immediatamente successivo alla fine della guerra, che era passata come un turbine, ovunque c'era un paesaggio cosparso di macerie e rovine che evocavano la tragedia da poco conclusa.

I tedeschi in ritirata avevano buttato giù molti ponti e avevano fatto saltare i tralicci delle linee elettriche per cui non c'era la corrente. Molte erano le strade ancora interrotte, quelle in uso spesso le si vedevano sconvolte da enormi buche prodotte dalle bombe aeree.

I bombardamenti avevano messo fuori uso gli impianti di elettrificazione ferroviari ed i rari treni che avevano ripreso a circolare erano trainati da locomotive, molte delle quali erano le 736 espletate con automotrici termiche del gruppo F.S. ALn 40, costruite dalla Fiat nel 1935 e dotate di ristorante.

Queste automotrici, con un peso a vuoto di 29.000 kg., avevano un

motore meccanico diesel a 4 marce da 8355 cm.3 denominato 357 e trasportavano solo pochi passeggeri perchè erano di comfort molto elevato: offrivano 17 posti di prima classe e 23 di seconda disposti con moduli a 6 posti, 4 su un lato e 2 su quello opposto. La dimensione longitudinale dei moduli era molto generosa, 1,70 mt. in prima e 1,62 in seconda, contro lo standard di 1,40 mt. delle altre littorine e la zona centrale della motrice presentava una cucina. In particolare furono adibite a servizi prestigiosi in connessione con l'Etr200.



Foto 2, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Esse rappresentarono la definitiva affermazione del motore a nafta. Vero che il motore a benzina, rispetto a quello diesel, aveva indubbi vantaggi: soffriva meno il freddo, non aveva bisogno di preriscaldare il motore e offriva prestazioni più brillanti. Per contro però il gasolio (nafta) costava meno ed aveva una temperatura di infiammabilità più elevata ed era pertanto più sicuro in caso di incidenti e fu proprio con le ALn40 che le FS decisero di provare un'alternativa rispetto a quanto già sperimentato con successo in precedenza con la benzina.

Il sistema normale di chiusura del passaggio a livello di Ronda, costituito da sbarre metalliche azionate dal casellante mediante un argano posto vicino alla garitta, era rimasto fuori uso proprio a causa della guerra e non essendo stato riattivato tale sistema, si impiegavano cavalletti di legno che venivano posti, a braccia, dal guardiano parallelamente ai binari, uno per ogni lato della strada. Questo per far capire che nelle foto le sbarre si

vedono ma non potevano funzionare. Anche la linea ferroviaria di questa tratta, già a doppio binario, mancava ovviamente anch'essa della corrente e come detto i treni che ci viaggiavano erano a gasolio o comunque a carburante.

Dalle foto possiamo notare un altro particolare: il treno è sul binario di destra, cioè sull' "illegale" come si direbbe in gergo ferroviario. E' notorio infatti che i treni, al contrario dei veicoli stradali, scorrono normalmente a sinistra.

Questa tratta ferroviaria è sempre stata a doppio binario, da alcune testimonianze sembra addirittura che fin dal 1936 siano stati costruiti i due binari, denominati "pari" e "dispari". Ma nel periodo della guerra, come ricordato, vennero distrutte molte costruzioni ferroviarie, tra le quali il ponte di Rimaggio proprio alle porte del passaggio a livello in oggetto, che fu fatto saltare dalle bombe tedesche. La riattivazione fu particolarmente impegnativa e lenta, ragion per cui in questo 1946 la circolazione ferroviaria era stata ripristinata su un solo binario, quello dispari, con l'altro disabilitato dall'esercizio, e quei pochissimi treni che passavano transitavano tutti su quell'unico binario disponibile.

Una piccola garitta oggi non più esistente (ved. foto 3, 4, 5, scattate nel 1976 da Claudio Pedrazzini) munita di porta prospiciente la ferrovia e di due finestrini, uno su ogni lato per l'osservazione della ferrovia, completava l'impianto. Da notare che, stando in garitta, era impossibile sorvegliare la strada statale lato Firenze per la presenza del bosco e del terrapieno.

Anche sull'altro lato della ferrovia nel 1976 il Pedrazzini fotografò un ulteriore fabbricato anch'esso oggi non più esistente, ma probabilmente costruito dopo l'incidente (ved. foto 6)

La strada statale in quel tratto, percorsa secondo il senso di marcia dell'autobus, presentava una discesa lunga circa un chilometro, con pendenza valutabile intorno al 9%, con poche curve di largo raggio; la discesa, dopo il passaggio a livello, proseguiva per altri 60 metri e presentava una curva seguita da una controcurva, entrambe di raggio ridottissimo.

Queste caratteristiche altiplanimetriche provano che la velocità dell'autocorriera, al momento di impegnare il passaggio a livello, doveva essere estremamente ridotta, certamente non superiore ai 30 km./h.



Foto 3, 4, 5, la garitta - archivio Maurizio Panconesi scattate da Claudio Pedrazzini nel 1976

Questo breve tronco era sistemato a mezza costa, sulla sinistra un bosco impediva la visuale, mentre a destra la linea era parzialmente visibile. La larghezza della strada, nel tratto considerato, era di mt. 7,60, ma essa si restringeva a mt. 5,75 quasi a ridosso della linea ferroviaria, a causa di due scavi effettuati dalla I.E.S. (Impianti Elettrici e Segnalamento) a circa due metri dal binario pari, cioè quello in direzione Firenze.

I due scavi si trovavano l'uno a fianco della garitta, l'altro sul lato opposto verso la casa cantoniera che oggi non esiste più.

La terra di riporto, ammassata ai lati della strada, aveva ridotto la larghezza utile e questo particolare, a prima vista insignificante, concorse altresì all'urto in maniera determinante.



Foto 6, l'altro fabbricato - archivio Maurizio Panconesi scattata da Claudio Pedrazzini nel 1976

La linea ferroviaria invece, viaggiando nel senso di direzione del treno, presentava, e presenta tutt'oggi, nella tratta immediatamente precedente a dove era il tragico passaggio a livello, una curva di 532 metri di raggio che termina poco prima del punto fatidico. Da lì prosegue verso la stazione di Laterina con un rettifilo lungo 900 metri; l'andamento altimetrico è quasi orizzontale. La linea esce, nella curva succitata, da una trincea piuttosto profonda, sempre in curva passa su un viadotto che termina poche decine di metri prima del punto dove avvenne lo scontro. Poi, come già detto, rientra in trincea verso Laterina.

Uscendo dalla curva prima del passaggio a livello, ad una cinquantina di metri da questo, il macchinista Onorino Pace scorse l'autocorriera e, quasi in un lampo, intuì che, sebbene viaggiasse ad una velocità moderata, non

si sarebbe fermata al passaggio a livello. Senza por tempo in mezzo, azionò la frenata rapida e fischiò disperatamente e ripetutamente. L'autobus impegnò il primo binario disabilitato e proseguì la sua corsa verso il secondo, che superò con tutto il muso e circa un terzo della carrozzeria; lì, più o meno all'altezza della portiera anteriore destra, dove si trovava l'autista, venne colpito dal treno, che viaggiava a 50 km/h. e fu trascinato per una ventina di metri fino a quando la motrice del Rapido 24 svìò e si fermò.

Un urlo d'orrore riecheggiò nel pomeriggio autunnale, seguito da un terribile schianto, mentre volarono lamiere e corpi martoriati. Allorchè il convoglio finalmente si arrestò, si spalancarono i suoi sportelli e qualcuno corse indietro verso il luogo del disastro, su cui calò il gelido silenzio della morte.

Mentre le automotrici riportarono danni non gravi, l'autocorriera invece veniva ridotta in rottami i cui pezzi più grossi erano costituiti dal motore strappato dalla vettura e lanciato in un campo, e dal fondale della carrozzeria. Su quest'ultima c'erano 16 viaggiatori oltre all'autista e al fattorino.



Foto 7, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Scene di panico ovviamente si verificarono subito anche fra i viaggiatori del rapido, tutti incolumi a parte tre contusi di lieve entità. Gli occupanti

del treno cercarono di abbandonare il più velocemente le due vetture, temendo l'incendio. Infatti il rapido come detto non era elettrico ma diesel e quindi aveva il serbatoio con il gasolio e sebbene tale combustibile non sia incendiario i pericoli comunque erano tanti. Tutti i viaggiatori proseguirono poi il loro viaggio verso Firenze con un treno di soccorso.

Appena si ristabilì un po' di calma, un orrendo spettacolo si aprì alla vista degli intervenuti. Corpi straziati di uomini e donne erano sulla linea, sventrati, mutilati. Altri ancora in vita, e taluni gravemente feriti, chiedevano soccorso.

Le ambulanze arrivarono velocemente sul luogo del disastro da Montevarchi, da Bucine, da Figline e da Arezzo.

Sul posto, tra gli altri, si recarono il Prefetto di Arezzo dottor Ottavio Gabetti, il Questore Commendator Agueci, i Comandanti delle Compagnie dei Carabinieri, Capitani Caporali e Hortis, il Sostituto Procuratore della Repubblica Dottor Capaldo, il Giudice Istruttore Mario Bucciolotti con il Segretario capo Cavalier Beni, il Pretore di Montevarchi, il Commissario di Pubblica Sicurezza Dottor Berlini della Questura di Arezzo, i carabinieri di Ponticino al comando del Maresciallo Civilini con agenti e personale a disposizione che disimpegnarono un faticoso servizio d'ordine per tenere lontana la folla che subito accorse e recuperare i valori appartenenti alle vittime.

Alle 14,25 venne emanato il Dispaccio di Servizio tramite Mod. M100 da parte delle Ferrovie dello Stato firmato dal capo Stazione presumibilmente della stazione di Ponticino (ved. foto 8) e che fu allegato al Dispaccio dei Carabinieri n° 3178 del 17 ottobre che vedremo nelle pagine seguenti:

Ecco il testo di questo documento:

Ore 13,50, Treno R 24 al P.L. km. 245+988 investiva autocorriera causando morti e feriti. Circolazione impedita. Capo Stazione (segue firma illeggibile).

Immediatamente ci fu anche il dispaccio telegrafico riprodotto nella foto 9, numerato 20521, emanato al Gabinetto degli Interni fu proprio a firma del Prefetto Gabetti e così riportava:

“N. 20521 punto ore 13,50 treno n.24 al passaggio a livello km. 245+988 linea Firenze Arezzo investiva autocorriera AN 10080 ditta Guido Reni causando 9 morti et 4 feriti fra passeggeri autocorriera

punto Locomotiva treno deragliava mentre passeggeri detto treno rimanevano incolumi punto Recatomi sul posto ho impartito disposizioni per pronte indagini onde accertare responsabilità punto Riservomi riferire ulteriormente punto PREFETTO GABETTI”.

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

DISPACCIO DI SERVIZIO

STAZIONE di 3178

AREZZO

17 OTT 1946

D. STINAZIONE	PROVENIENZA

Handwritten notes:
 P.n. Km 245+788
 causato da notte f.ve. Creolacina
 impedita.
 Capo Stazione Pacci

Red ink: 12 - 11

Foto 8, dispaccio di Servizio F.S. Mod. M100 - Autorizzazione n. 33/2022
Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

Ma per avere un'idea della scena dell'incidente, ecco il "Verbale di visita e descrizione di località" redatto dal Giudice Istruttore Dottor Mario Bucciolotti:

...omissis... L'automotrice rimorchiata (allude all'accoppiata di coda n.d.a.) trovasi su detto binario (il dispari n.d.a.) disposta con la sua parte anteriore a circa 20 metri dal passaggio a livello, sul lato Ponticino. Vi è stata rimorchiata dal personale delle Ferrovie per sgomberare la linea (forse il Giudice intendeva, però, dire la strada n.d.a.) dopo il disastro. Sulla parte anteriore della stessa si notano tracce d'urto, in particolare il radiatore della stessa appare compresso. La sede ferroviaria sul passaggio a livello, a cominciare dall'allineamento del margine destro della strada, rispetto a Firenze, è coperto da un'ampia macchia di nafta, che ha un andamento diagonale da sinistra a destra rispetto ai binari, dando le spalle a Ponticino.

All'inizio di detta macchia vi sono numerosissimi piccoli frammenti di vetro. Procedendo sulla strada ferrata, in direzione Laterina, si notano sulla destra della sede ferroviaria le due ruote anteriori dell'autocorriera, anzi e più precisamente l'intero assale anteriore; poco più oltre, sempre nella fossetta destra, altri rottami dello chassis, che della carrozzeria che del motore, che della parte anteriore dell'autocorriera. Poco oltre, anzi a cinque metri circa, sempre nella fossetta si trova il motore completamente divelto dallo chassis.

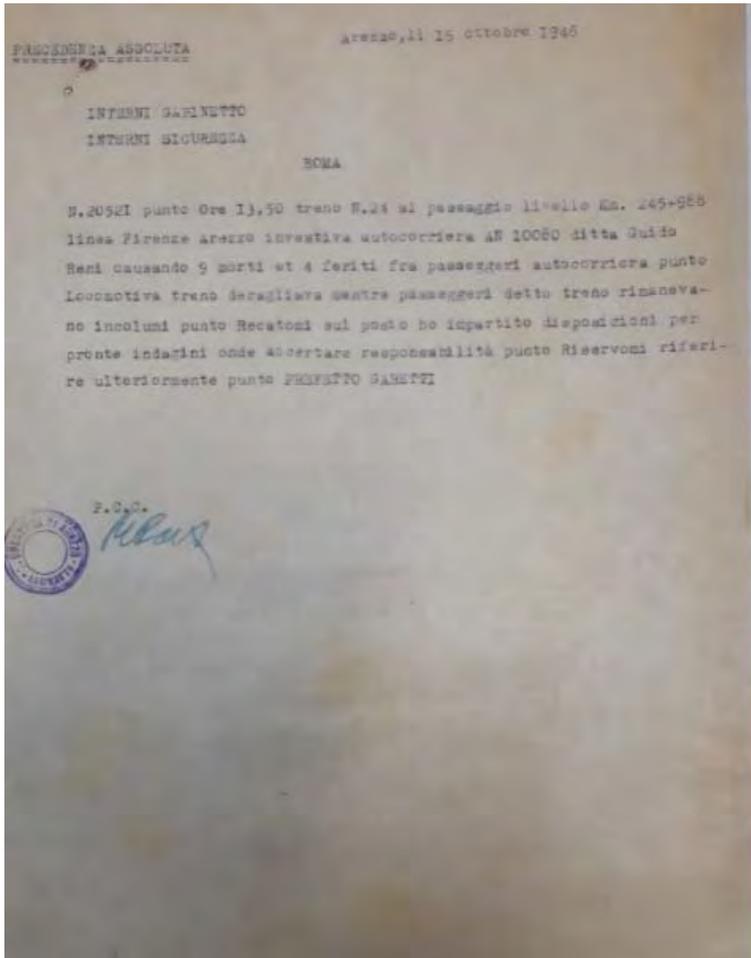


Foto 9, dispaccio telegrafico n° 20521 - Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

In mezzo alle rotaie del binario di corsa dell'R 24 si nota un cadavere di sesso maschile, a tre metri circa da questo, nella fossetta sulla destra altro cadavere di sesso maschile.

Sempre nella fossetta, un metro oltre, altro cadavere di sesso femminile; a circa quattro metri dal primo cadavere, in mezzo alle rotaie dello stesso binario, un quarto cadavere di sesso maschile. A due metri da quest'ultimo, sulla sinistra nell'interbinario, un quinto cadavere di sesso maschile; circa sette metri oltre, e sempre nell'interbinario, altri due cadaveri di sesso femminile, l'uno accanto all'altro. Fra la scarpata di sinistra ed il binario pari si notano i rottami della parte centrale e posteriore dello chassis e della carrozzeria dell'autocorriera, ivi compreso l'assale posteriore completo di ruote.

Tra i rottami della parte anteriore dell'autocorriera si nota un ottavo cadavere, di sesso femminile. L'automotrice di trazione (L'ALn accoppiata anteriore n.d.a.) che porta i numeri F.S. ALn 40.1010 si trova con la sua parte posteriore a tre metri circa di distanza dal cadavere sopra indicato come settimo e con la parte anteriore a circa 78 metri di distanza dalla macchia di nafta del passaggio a livello.

Detta automotrice (l'ALn 40.1010 n.d.a.) ha il carrello anteriore sviato sulla destra, in modo che la ruota destra è sul ciglio della massiciata ferroviaria e la sinistra contro il bordo interno della rotaia esterna; il carrello posteriore trovasi sul binario, l'automotrice stessa risulta molto inclinata verso la fossetta di destra. Essa presenta le seguenti avarie; la cabina anteriore ha il tetto fortemente deformato; il radiatore presenta un'estesa deformazione sulla maschera e sulla fascia superiore, maggiormente accentuata nella porzione di destra; sulla porzione di sinistra si rileva una lieve ammaccatura sulla fascia superiore. Il paraurti (con questo termine il Giudice intende il pancone portarespingenti n.d.a.) invece, appare intatto; il fanalino di destra, sempre rispetto al senso di marcia dell'automotrice, è stato completamente asportato mentre quello di sinistra solo lievemente deformato. Le lamiere inferiori e gli organi sottostanti al pavimento dell'automotrice appaiono sensibilmente avariati. Il fianco sinistro della cabina presenta una lieve ammaccatura e varie scrostature di vernice; quello destro pure deformazioni e scrostature assai più marcate; il FIAT (s'intende il marchio posto sulla calandra del radiatore, n.d.a.) altre lievi ammaccature, e sverniciature si notano sul fianco destro, cioè sulla parete laterale destra dell'automotrice su una zona di circa m. 5 di lunghezza dalla testa della medesima.

Firmato: Giudice Istruttore Mario Bucciolotti.

Intervistato dopo 30 anni da Claudio Pedrazzini, come esso ha riportato nella circolare A.F.I., il dottor Bucciolotti dichiarò:

“Ho visto la guerra e tanti orrori, ma proprio mai corpi ridotti in quelle

condizioni. Pensi che una donna era tagliata in 24 o 27 parti...”. Non aggiunse altro.



Foto 10, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

“Ma, - riporta il Pedrazzini - l'emozione che traspariva dalla sua voce, a trent'anni di distanza dai fatti, mi ha lasciato perfettamente immaginare cosa dovette provare in cuor suo durante il sopralluogo testè descritto”.

In conseguenza dell'investimento, come riporta il verbale n° 20521 della Questura di Arezzo riportato nelle pagine seguenti, decedevano sul colpo 8 persone, 8 informi cadaveri come li descrive l'articolo de “La Nazione”, che rimasero piantonati sulla linea fino all'arrivo dell'autorità giudiziaria per essere successivamente trasportati nella camera mortuaria del cimitero di Pergine Valdarno dove avvenne l'identificazione.

Questi coloro che persero la vita sul momento:

- Bilò Luigi di Nicola e di Rosa Sanpaoli, anni 34, da Ancona, autista dell'autocorriera. Era ammogliato e padre di una bambina.
- Viviani Della Robbia Caterina in Zoli fu Giacinto di anni 52, da Fiesole, residente a Pontedera.

- Giardini Luigia Vedova Panni fu Giuseppe di anni 65 da Ancona.
- Marcucci Lidia fu Marco e di Martini Leonetta, nata a Osimo (AN) il 7 luglio 1914 e lì residente, di anni 32.

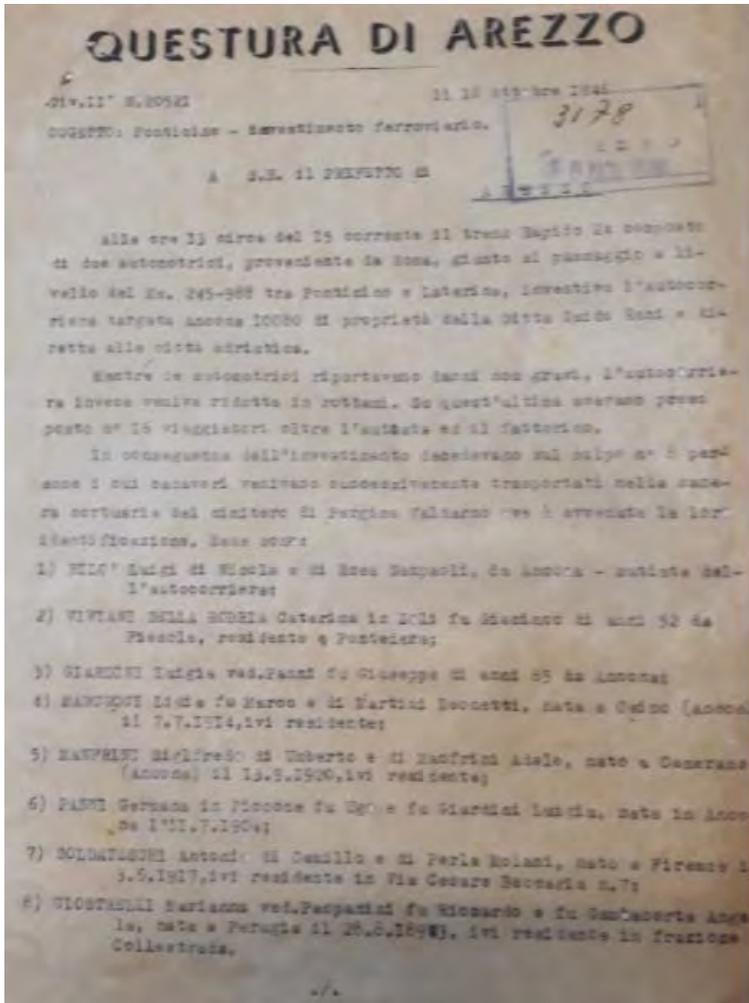


Foto 11, verbale n° 20521 (pagina 1) - Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

- Manfrini Sigilfredo di Umberto e di Manfrini Adele, nato a Camerano in provincia di Ancona il 13 settembre 1920 e lì residente, di anni 26.
- Panni Germana in Piccone fu Ugo e fu Giardini Luigia, nata in Ancona l'11 luglio 1904, di anni 42.

- Soldateschi Antonio di Camillo e di Perla Molani, nato a Firenze il 3 maggio 1917 e lì residente, in via Cesare Beccaria numero 7, di anni 29.
- Giostrelli Marianna vedova Pampanini di fu Riccardo e fu Gambacorta Angela, nata a Perugia il 28 agosto 1893 e lì residente in frazione Collestrada, di anni 53.

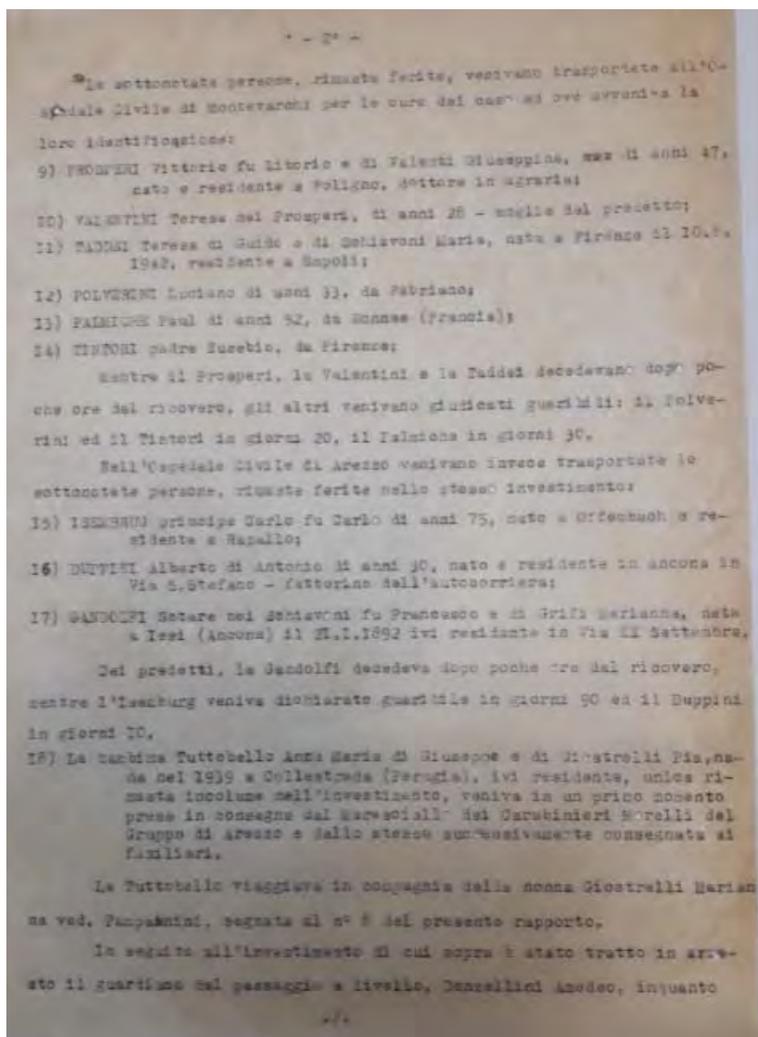


Foto 12, verbale n° 20521 (pagina 2) - Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

Fra le persone rimaste ferite, alcune vennero trasportate all'ospedale civile di Monteverchi per le cure del caso e lì avvenne la loro identificazione:

Esse furono:

- Prosperi Vittorio fu Liberio e di Valenti Giuseppina, di anni 47, nato e residente a Foligno, dottore in agraria, deceduto poche ore dopo il ricovero.
- Valentini Teresa nei Prosperi, di anni 28, moglie del Prosperi, anch'essa deceduta poco dopo il trasporto in ospedale. Un articolo di giornale riportò che questa fosse in stato interessante e che si fosse recata con il marito a Firenze per alcune visite in merito.
- Taddei Teresa di Guido e di Schiavoni Maria, nata a Firenze il 10 agosto 1942, residente a Empoli, di soli anni 4. Neanche lei si salvò e morì poco dopo l'arrivo al nosocomio.
- Polverini Luciano, di anni 33, di Fabriano, giudicato guaribile con una prognosi di 20 giorni, che era diretto proprio verso la sua abitazione.
- Tintori frate Eusebio dei Francescani Minori di Firenze, giottologo, anch'esso con un referto di 20 giorni, che era diretto ad Assisi.
- Palmiche Paul di anni 52, da Bonnes (Francia), giudicato guaribile con una prognosi di un mese. Anch'esso aveva Assisi come destinazione.

Altri feriti invece furono trasportati all'ospedale civile di Arezzo. Questi i loro nomi:

- Isembrug principe Carlo fu Carlo, di anni 75, nato a Offenbach e residente a Rapallo, giudicato guaribile con una prognosi di 90 giorni in seguito alle ferite riportate alla testa e agli arti; il principe era diretto ad Assisi.
- Duppini Alberto di Antonio, anni 30, nato e residente ad Ancona in via Santo Stefano, fattorino dell'autocorriera, giudicato guaribile in giorni 10 per una ferita di lievissima entità al cuoio capelluto. Subito dopo la medicazione il sopravvissuto è tornato sul luogo del sinistro dove fu lungamente interrogato dall'autorità giudiziaria;
- Gandolfi Sotere nei Schiavoni fu Francesco e di Grifi Marianna, nata a Iesi (AN) il 21 gennaio 1892 e lì residente in via XX Settembre, di anni 54, lei invece deceduta poche ore dopo il ricovero portando così il numero totale dei morti a 12.

- 3° -

risultato che al passaggio del rapido non aveva disposta lateralmente al doppio binario le quattro grosse "caviglie" di legno in sostituzione di sbarre fisse azionate automaticamente che in detto passaggio non esistono. Interrogato, ha ammesso tale fatale dimenticanza, adducendo di essersi portato, qualche istante prima del passaggio del rapido, nel casotto ferroviario per rispondere ad una chiamata telefonica. Distinzioni però che non ha avute finora alcuna conferma.

Presume quanto sopra, e poiché nel punto ove trovavasi il citato passaggio a livello, la strada è in sensibile pendenza e per di più, a chi si dirige verso Arezzo, è molto difficile scorgere la linea ferroviaria che corre al ridosso di un'alta scarpata, si propone alla S.V. di interessare l'Amministrazione delle FF.SS. a voler munire il passaggio a livello in parola di uno sbarramento fisso da azionarsi automaticamente, e ciò allo scopo di evitare altri probabili sciagure del genere che arrecano lutto in tante famiglie.

Si fa presente infine che tutto quanto recuperato dopo il sinistro e di pertinenza dei viaggiatori, è stato depositato in questo ufficio ed in buona parte già restituito ai loro famigliari.

Del fatto accennato è stata data sommaria comunicazione al Ministero con telegramma di cui si allega copia.

IL SOGGETTO LA QUESTURA
(R. Agucchi)

[Firma]

Foto 13, verbale n° 20521 (pagina 3) - Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

Sull'autobus viaggiava anche la bambina Tuttobello Anna Maria di Giuseppe e Pampanini Maria Pia, di anni 7, nata il 1° maggio 1939 a Collestrada (PG) e lì residente, unica del pullman rimasta incolume nell'investimento. Venne trasportata ad Arezzo dal generale dell'arma dei Carabinieri Sannino che, diretto a Milano, viaggiava nel treno. Una volta arrivati nel capoluogo, la creatura veniva presa in consegna dal maresciallo dei carabinieri Morelli del gruppo di Arezzo e dallo stesso successivamente, il giorno dopo, consegnata ai famigliari.

La bimba viaggiava in compagnia della nonna Giostrelli Marianna vedova Pampanini, deceduta come detto al momento dell'incidente.

Nell'ufficio della questura di Arezzo fu portato tutto quello che fu recuperato sul luogo del disastro e di pertinenza dei viaggiatori in modo da restituirlo ai famigliari.

In seguito all'investimento fu tratto in arresto il guardiano del passaggio a livello, Donzellini Amedeo di anni 51, in quanto risultò che al transito del rapido non aveva disposto lateralmente al doppio binario le quattro grosse "capre" di legno in sostituzione delle sbarre fisse azionate automaticamente che al passaggio non esistevano. O meglio, esistevano ma, come spiegato sopra, non erano funzionanti. L'articolo de "La Nazione" del giorno dopo sentenza in maniera chiara e testuale che "a lui deve ascriversi la sciagura" quasi come a dire che non servisse neanche il processo.

Con ciò venne meno lo sbarramento per fermare il transito sulla via Nazionale al momento del passaggio del Rapido. Il casellante venne subito tradotto ad Arezzo a disposizione dell'autorità giudiziaria.

Interrogato, Amedeo Donzellini ammise tale fatale dimenticanza, adducendo, come leggeremo dopo dai verbali degli interrogatori, di essersi portato, qualche istante prima del passaggio del rapido, nel casotto ferroviario per rispondere ad una chiamata telefonica. La giustificazione non trovò però nell'immediato alcuna conferma, come evinceremo dal rapporto della questura.



Foto 14, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Nello stesso rapporto firmato dal Reggente Agueci, si fa presente testualmente che

nel punto ove trovasi il citato passaggio a livello, la strada è in sensibile pendenza e per di più, chi si dirige verso Arezzo, è molto difficile scorgere la linea ferroviaria che corre a ridosso di un'alta scarpata, si propone alla S.V. (cioè al Ministero n.d.a), di interessare l'Amministrazione delle FF.SS. a voler munire il passaggio a livello in parola di uno sbarramento fisso da azionarsi automaticamente, e ciò allo scopo di evitare altri probabili sciagure del genere che arrecano lutto in tante famiglie.

Sul posto si recarono anche il capo del Compartimento delle Ferrovie Commendator Rissone, l'Ingegnere Mariani e i loro collaboratori con materiali, attrezzi e maestranze.

Il transito rimase interrotto per alcune ore e si ristabilì solo alle ore 20,55, come riporta il dispaccio numero 3178 della Legione Territoriale dei Carabinieri (foto 15), redatto il giorno dopo l'incidente 16 ottobre ed emanato il 17 ottobre, cioè due giorni dopo l'incidente e inviato alle varie Autorità come Ministero degli Interni, Ministero dei Trasporti, Prefettura, Questura e i vari corpi dei carabinieri:

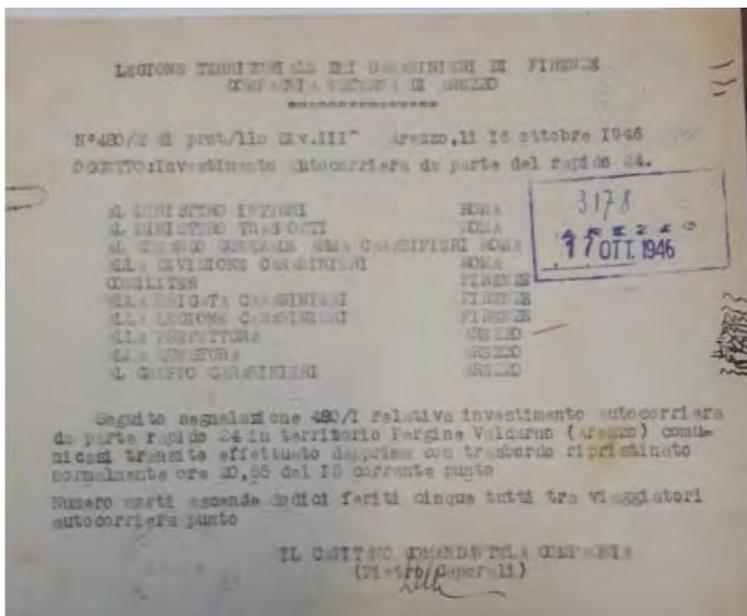


Foto 15, dispaccio n° 3178 dei Carabinieri - Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

Seguito segnalazione 480/1 relativa investimento autocorriera da parte rapido 24 in territorio Pergine Valdarno (Arezzo) comunicasi transito effettuato dapprima con trasbordo ripristinato normalmente ore 20,55 del 15 corrente punto

Numero morti ascende dodici feriti cinque tutti viaggiatori autocorriera punto

IL CAPITANO COMANDANTE LA COMPAGNIA (Pietro Caporali).

Un fatto curioso fu quello poi riferito dal macchinista Onorino Pace, che rimasto incolume come d'altronde tutti coloro che erano a bordo del treno, poté raccontare la sua versione.

La notte precedente aveva sognato di travolgere un autobus mentre era alla condotta del suo rapido; questo sogno lo aveva sconvolto e lui stesso sostenne di esserne rimasto talmente turbato da non sentirsela di mettersi alla guida del treno.

Confidato il sogno al capotreno al momento della partenza da Roma onde esimersi appunto dall'incarico, ne aveva avuto per tutta risposta una sonora risata da parte di quest'ultimo e del suo aiuto macchinista! Gli fu ordinato di salire a bordo e di compiere il suo dovere, cosa che purtroppo fece.

Poche ore più tardi, il fatto avvenne realmente con le stesse modalità pur non avendo potuto prevederne l'esito finale... essendosi destato dal sonno un attimo prima dello scontro!

Un secondo segno del destino fu il fatto che l'autopullman Firenze – Ancona avrebbe dovuto partire alle 6,00 dal capoluogo toscano, ma per la rottura di una balestra avvenuta il giorno precedente a Sieci, quando mancavano solo 20 km per arrivare a Firenze, dovette giocoforza ritardare la partenza di un'ora e anche questo episodio è riportato più sotto ben descritto in seguito in un paio di interviste che riportiamo. Quasi come ci fosse stato un appuntamento con la morte.

Un ulteriore segnale del fato si ritrova poi in questo documento accanto del Ministero dei Lavori Pubblici, più specificatamente dell'Ufficio Speciale del Genio Civile per la Viabilità Statale datato 28 gennaio 1946, ovvero all'incirca 10 mesi prima, archiviato con Protocollo n° 642, avente oggetto la Strada Statale 69 di Valdarno, cioè la via in questione e definiva i lavori di sistemazione definitiva della deviazione Rimaggio – Ronda per l'abolizione del locale passaggio a livello ferroviario.

Nel foglio, a firma dell'Ingegnere Capo Giunta e riportato nella foto n° 16, si legge testualmente che:

In esito alla nota suindicata, si comunica che questo ufficio ha presentato al competente Provveditorato Generale alle Opere Pubbliche delle Toscana, il prospetto relativo alla esecuzione dei lavori sopraindicati e che non appena in possesso della relativa approvazione e autorizzazione della spesa, si procederà immediatamente all'appalto del lavoro.

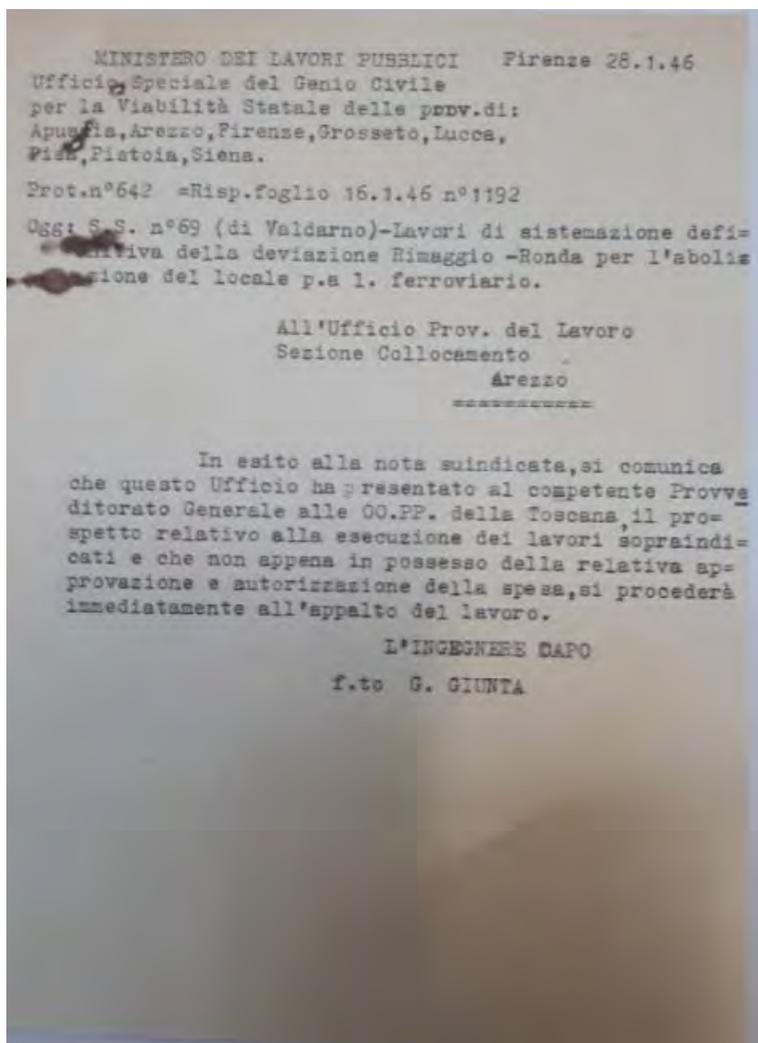


Foto 16, prot. n° 642 del Ministero dei Lavori Pubblici - Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

Insomma, era già previsto che, vista la sua pericolosità, si sarebbe provveduto all'eliminazione di quel passaggio a livello. Non fecero in tempo ad evitare il peggio.

Che a quel passaggio a livello prima o poi sarebbe potuto avvenire l'irreparabile, c'è pure la lettera n° 1192 del Direttore della Provincia di Arezzo Dottor Paolo Rafanelli inviata al Ministero delle telecomunicazioni Direzione Generale Ferrovie dello Stato Ufficio Lavori di Roma e alla Direzione di Arezzo sempre dell'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato in data Gennaio 46, cioè 9 mesi circa prima del fatale schianto (foto 17) e intestata appunto "Lavori alla deviazione stradale Rimaggio – Ronda".

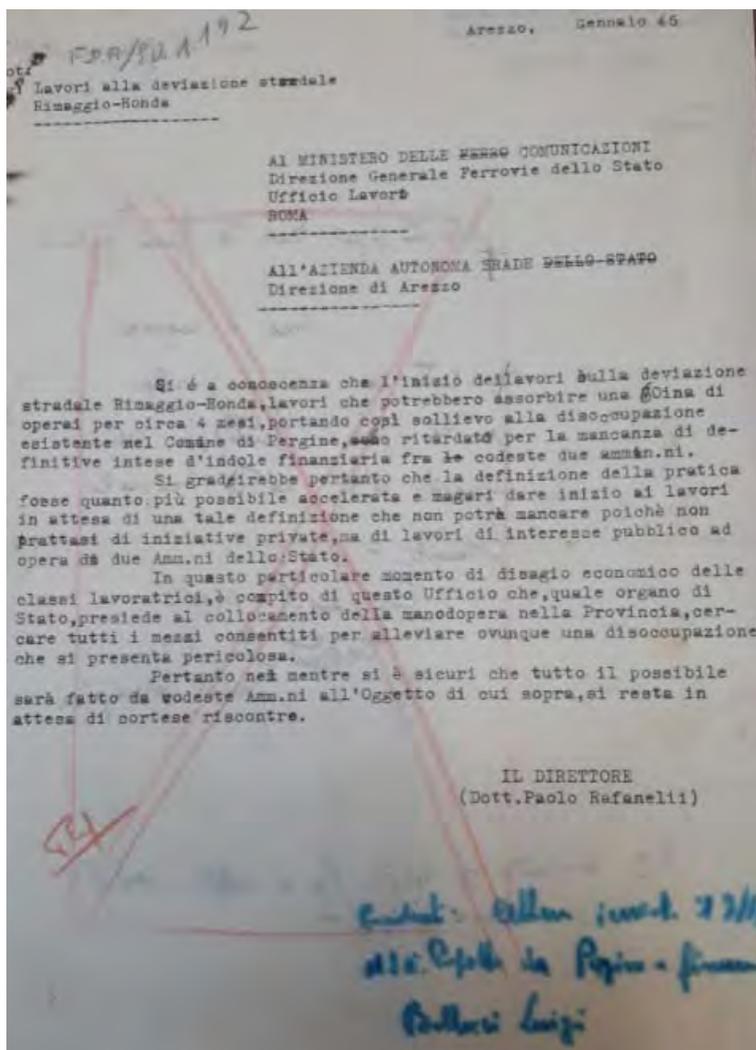


Foto 17, lettera n° 1192 del Direttore della provincia - Autorizzazione n. 33/2022
Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

Essa così riporta:

Si è a conoscenza che l'inizio dei lavori sulla deviazione stradale Rimaggio – Ronda, lavori che potrebbero assorbire una 60ina di operai per circa 4 mesi, portando così sollievo alla disoccupazione esistente nel comune di Pergine, sono ritardati per la mancanza di definitive intese d'indole finanziaria fra codeste amministrazioni.

Si gradirebbe pertanto che la definizione della pratica fosse quanto più possibile accelerata e magari dare inizio ai lavori in attesa di una tale definizione che non potrà mancare poiché non trattasi di iniziativa privata, ma di lavori di interesse pubblico ad opera di due Amministrazioni dello Stato.

In questo particolare momento di disagio economico delle classi lavoratrici, è compito di questo Ufficio che, quale organo di Stato, presiede al collocamento della manodopera nella Provincia, cercare tutti i mezzi consentiti per alleviare comunque una disoccupazione che si presenta pericolosa.

Pertanto nel mentre si è sicuri che tutto il possibile sarà fatto da codeste Amministrazioni all'Oggetto di cui sopra, si resta in attesa di cortese riscontro.

Il Direttore Dott. Paolo Rafanelli.

Anche Luigi Ballocci, Segretario della Camera del Lavoro, come riporta un articolo di giornale riprodotto in calce a questo volume, si scagliò contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e dell'Azienda Autonoma delle Strade per la mancata esecuzione dei lavori della variante.

Negli atti dell'incartamento relativi al disastro rinvenuti presso l'Archivio di Stato di Arezzo, risulta pure una lettera scritta a mano in bella calligrafia su carta intestata dal Professore Architetto Claudio Longo di Roma e inviata però da Sansepolcro al Prefetto di Arezzo il giorno dopo, 16 ottobre, che getta ulteriori ombre sul Donzellini, sui casellanti di quel passaggio a livello ma anche sulla direzione delle Ferrovie in generale per negligenza di vigilanza.

Questo il testo della missiva (foto 18):

Eccellenza, leggo con raccapriccio l'orrendo incidente al passaggio a livello di Rimaggio. Il casellante avrebbe ostruito la strada con i cavalletti ma risulta che l'autopullman è passato senza travolgere l'ostacolo.

Purtroppo è accaduto quanto io stesso ebbi a prevedere ammonendo il casellante. Infatti alcune settimane orsono, provenendo da Firenze verso Arezzo con un automezzo, giunti al passaggio a livello di Rimaggio stavamo per superarlo quando venimmo fermati dal casellante, che era fuori, essendo imminente il sopraggiungere di un treno. I cavalletti

erano posti nello schizzo n° 1 (c'è il disegno sul foglio dove si vedono i due cavalletti su uno stesso lato della strada) e noi venendo da Firenze avevamo via libera.

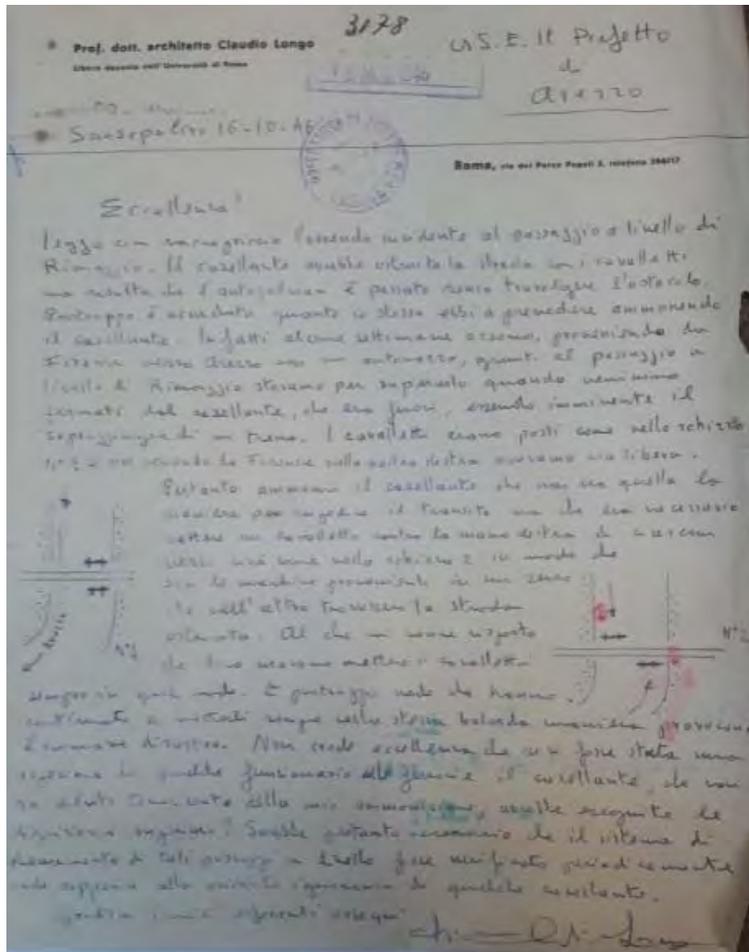


Foto 18, lettera dell'Architetto Longo - Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

Pertanto ammonii il casellante che non era quella la maniera per impedire il transitò ma che era necessario mettere un cavalletto contro la mano destra di ciascun verso, cioè come nello schizzo 2 (anche in questo caso si vede sul foglio il disegno con i cavalletti messi in maniera corretta) in modo che le macchine provenienti in un senso che nell'altro trovassero la strada ostruita. Al che mi ha risposto che loro usavano mettere i cavalletti sempre in quel modo. E purtroppo vedo che hanno continuato a metterli sempre nella stessa balorda maniera prova l'immenso disastro.

Non crede eccellenza che se ci fosse stata una ispezione di qualche funzionario delle ferrovie, il casellante, che non ha voluto tenere conto della mia ammonizione, avrebbe eseguito le disposizioni superiori? Sarebbe pertanto necessario che il sistema di sbarramento di tali passaggi a livello fosse verificato periodicamente onde sopperire alla evidente ignoranza di qualche casellante.

Gradisca i miei deferenti ossequi.

Architetto Claudio Longo.

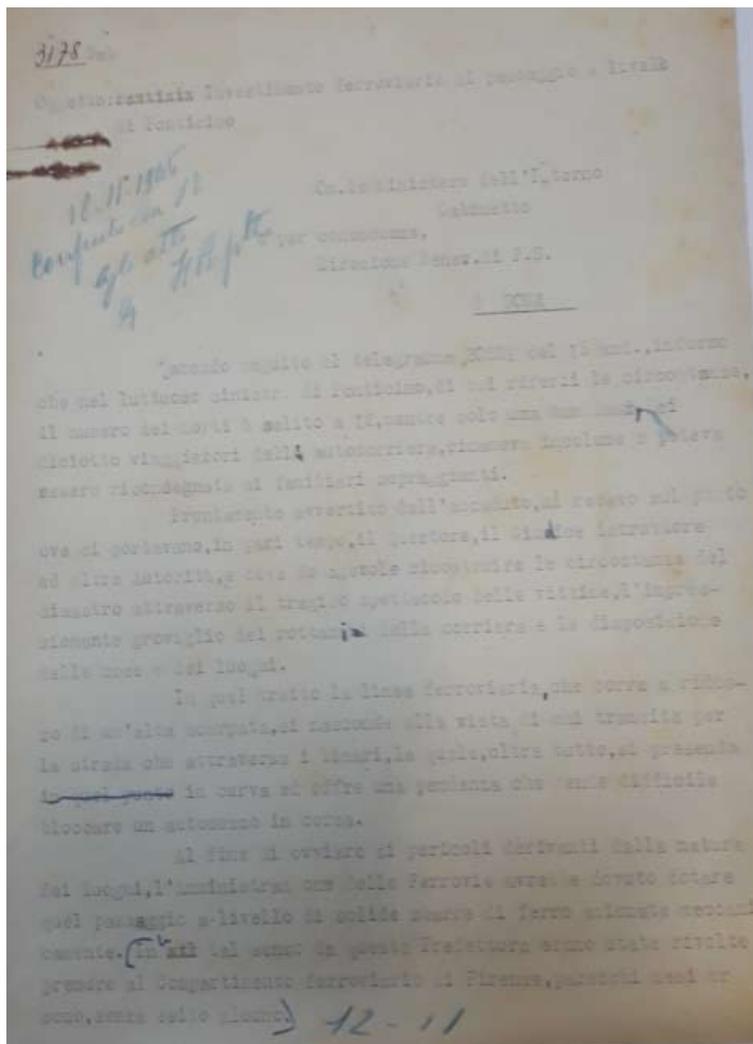


Foto 19, circolare prefettizia (pagina 1) - Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

Molto dura fu la presa di posizione del Prefetto che in una circolare ufficiale datata 18 novembre di quello stesso anno, cioè più o meno un mese dopo il disastro, inviò al Ministro dell'Interno e alla Direzione Generale delle Ferrovie.

Questo il testo integrale del documento (foto 19 e 20):

Facendo seguito al telegramma 20521 del 15 and., informo che nel luttuoso sinistro di Ponticino, di cui riferii le circostanze, il numero dei morti è salito a 12, mentre uno solo, una bambina dei diciotto viaggiatori dell'autocorriera, rimaneva incolume e poteva essere riconsegnata ai famigliari sopraggiunti.

Prontamente avvertito dell'accaduto, mi recavo sul posto ove si portavano, in pari tempo, il Questore, il Giudice Istruttore ed altre Autorità, e dove fu agevole ricostruire le circostanze del disastro attraverso il tragico spettacolo delle vittime, l'impressionante groviglio dei rottami della corriera e la disposizione delle cose e dei luoghi.

In quel tratto la linea ferroviaria, che corre a ridosso di un'alta scarpata, si nasconde alla vista di chi transita per la strada che attraversa i binari, la quale, oltre tutto, si presenta in curva ed offre una pendenza che rende difficile bloccare un automezzo in corsa.

Al fine di ovviare ai pericoli derivanti dalla natura dei luoghi, l'Amministrazione delle Ferrovie avrebbe dovuto dotare quel passaggio a livello di solide sbarre di ferro azionate meccanicamente. In tal senso da questa Prefettura erano state rivolte premure al Compartimento ferroviario di Firenze, parecchi mesi or sono, senza esito alcuno.

La prevenzione delle disgrazie, assai possibili in quel passaggio, rimane invece affidata a semplici "capre" di legno manovrate da un casellante il quale, omettendo quel giorno di 'sbarrare' la strada, causava il tragico investimento della corriera 10080 AN diretta ad Ancona, con il rapido n. 24 proveniente da Roma.

Dalle circostanze suddette emergono incontestabilmente delle responsabilità a carico del casellante Amedeo Donzellini il quale non provvedeva a disporre le sbarre di legno lateralmente al doppio binario, nonostante gli fosse stata fatta regolare comunicazione del prossimo transito del convoglio.

L'Autorità giudiziaria, che ha provveduto all'immediato arresto del Donzellini, sta svolgendo ora un'inchiesta intesa a precisare la gravità della sua colpa.

Detta interpretazione che il Compartimento Ferroviario di Firenze e nonostante le sollecitazioni di questa Prefettura e dell'Ufficio Provin-

ciale del lavoro, trascurava di provvedere ad una protezione del passaggio a livello adeguata al particolare pericolo della località.
IL PREFETTO.

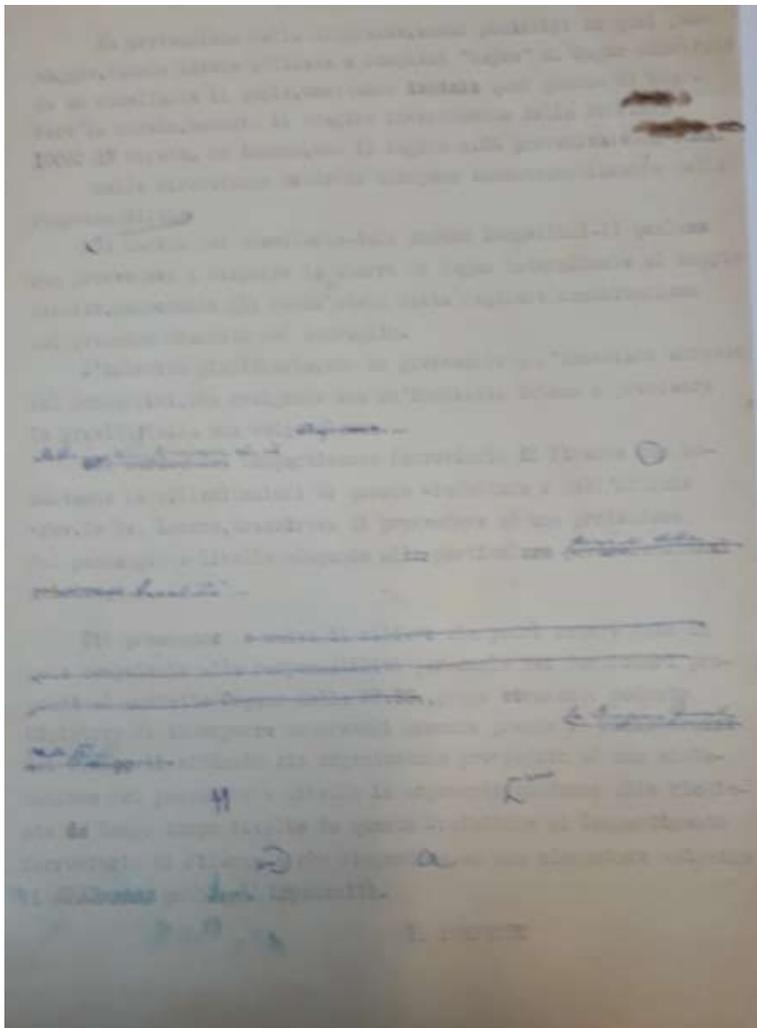


Foto 20, circolare prefettizia (pagina 2) - Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

Apparve immediatamente insomma in tutta la sua gravità la responsabilità del casellante. Il disastro era inequivocabilmente avvenuto per il fatto che egli non aveva disposto, nella posizione dovuta, i cavalletti, ovvero li aveva sistemati in maniera da ingenerare nell'autista dell'autobus la certezza che la via fosse libera.

Va precisato subito che non si poté mai sapere con certezza se i cavalletti non furono disposti, ovvero se lo furono male. Tuttavia ciò riveste un'importanza modesta, al fine dell'accertamento delle responsabilità.

Il casellante, dopo gli interrogatori, venne detenuto nel carcere di Arezzo, da quella sera stessa fino al 18 marzo del 1947, data in cui gli fu concessa la libertà provvisoria.



Foto 21, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Nei giorni seguenti si sparse la voce che il Donzellini si diede alla fuga. Ciò è falso perché il Donzellini rispose, sul luogo, alle prime domande che gli vennero poste dal Maresciallo e poi a quelle del Giudice Istruttore Dr. Mario Bucciolotti.

Circa un paio d'ore dopo il disastro, giunsero sul posto anche il Cancelliere del Giudice Istruttore Cav. Mario Nocentini, il Sostituto Procuratore della repubblica Dott. Edmondo Capaldo e il Perito Tecnico del Tribunale Dott. Ing. Donato Bizzelli.

Dopo aver steso il verbale di descrizione e visita località, come prescrive l'Art. 309 di p.p. ed aver posto immediatamente in stato d'arresto il casel-

lante Donzellini, la cui responsabilità appariva fuori dubbio, la Giustizia iniziò, sul posto, i primi interrogatori per accertare l'esatto svolgimento dei fatti ed appurare se non vi fossero responsabilità di altre persone.

Il primo interrogato fu, naturalmente, il casellante, il quale, per prendere tempo, non trovò di meglio che inventare una scusa pretestuosa, oltretutto piuttosto ingenua, che quasi subito venne smascherata.

Egli affermò che il rapido viaggiava con almeno 10 minuti di anticipo sull'orario di marcia. La responsabilità del sinistro sarebbe stata soltanto del macchinista Onorino Pace, ma fu questione di poco accertare che si trattava di una menzogna. Infatti venne appurato che l'R 24 ripartì con circa 9 minuti di ritardo dalla stazione di Ponticino. Come avrebbe potuto, in meno di due chilometri, recuperarlo ed accumulare un anticipo tanto notevole?



Foto 22, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Uno dei Giudici aveva messo il macchinista in stato di “fermo”, avendo però la delicatezza, date le circostanze, di non fare parola del provvedimento, dicendogli testualmente, come riferì in seguito l'interessato in un'intervista telefonica rilasciata al Pedrazzini, “... Faccia quel che deve fare, ma non si allontani per nessun motivo. Non cerchi di fuggire, altrimenti la faccio prendere anche in Svezia e poi...”.

Il macchinista Pace notò che, durante i suoi spostamenti, era seguito da un carabiniere, ma non vi fece troppo caso. Allorchè si accortò che il rapido era in ritardo e non in anticipo, fu scagionato.

Quando il Giudice lo informò che, per circa due ore, era stato sottoposto a “fermo” egli si sentì mancare. Lui, il Maestro, subì la cosa come un’onta.

Intanto il Dott. Bucciolotti interrogava separatamente due preziosi testimoni, due ferrovieri, l’operaio Ferdinando Maraghini ed il sorvegliante Vittorio Lorenzi, mentre l’Ing. Bizzelli scattava numerose fotografie e prendeva tanti appunti e misurazioni per stendere una planimetria della zona ed una dettagliata perizia tecnica.

I resti dell’autopullman, posti sotto sequestro, vennero portati nel magazzino merci di Ponticino, dove rimasero per parecchi mesi. Più volte il Titolare chiese al Tribunale di poterli rimuovere in quanto impedivano l’uso dell’impianto.



Foto 23, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell’immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Il macchinista Pace ed i suoi colleghi, alloggiati ad Arezzo, trascorsero una notte senza riposo, costellata da incubi terribili.

Le indagini si concentrarono nel dare risposta a 3 domande principali:

1. In che senso si configura la responsabilità del casellante?
2. Furono o no posti i cavalletti, magari in posizione equivoca?
3. Fu soltanto Amedeo Donzellini il responsabile del disastro?

La colpevolezza del casellante è fuori dubbio. Egli commise due errori imperdonabili: la disposizione dei cavalletti ed il mancato presenziamento al transito dell'R 24.

Infatti è evidente che, dato e non concesso che essi fossero posti in modo da far sorgere, nella mente dell'autista Luigi Bilò, l'erronea impressione che la via fosse libera, la presenza del Donzellini sarebbe bastata ad arrestare il pullman prima che si avventurasse sui binari. Per questo motivo lui e solo lui fu ritenuto responsabile dell'accaduto.

La risposta alla seconda domanda fu assai più complessa. E' fuori discussione che egli non provvide per tempo alla chiusura del passaggio a livello e fu altrettanto incontrovertibile, secondo il tribunale, che non pose il cavalletto lato Firenze, da cui sopraggiunse l'autocorriera. E' invece rimasta dubbia l'esattezza della posizione dell'attrezzo posto dal lato Arezzo. Nessun testimone vide, al momento del disastro o un istante prima, se i cavalletti c'erano o no e la loro dislocazione.

Questo il testo della sentenza:

...omissis... Nessuna considerazione meritano quei due o tre testimoni compiacenti scappati fuori dall'udienza dopo mesi di affannose ricerche di prove, su questa preziosa circostanza, da parte della diligentissima istruttoria; e si noti, che uno di essi abitava proprio lì; nella cantoniera ...omissis...

E' un fatto che, subito dopo il disastro, il cavalletto lato Firenze era disposto in modo non regolamentare. E per giustificare ciò, il casellante affermò che l'autocorriera l'avrebbe urtato, facendolo spostare lateralmente. Era, chiaramente, un pretesto. Tuttavia il Giudice, per scrupolo di coscienza, ordinò un esperimento giudiziario, che ebbe luogo alle 15,30 del 21 novembre 1946.

Una normale automobile, guidata dall'Ing. Bizzelli, venne modificata, mediante l'uso di travicelli di legno, in modo da riprodurre la sagoma dell'autobus investito, con una lunghezza di 4,80 metri e una larghezza di 2,75 metri, curandosi di prendere le debite misurazioni in modo da riprodurre nei minimi dettagli la situazione in cui avrebbe potuto trovarsi la corriera della morte.

In particolare, essendo state colmate le due buche scavate dalla I.E.S., si provvede a delimitarne l'ingombro mediante mattoni.



Foto 24, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Leggiamo nel relativo verbale del Dr. Bucciolotti e dell'Ing. Bizzelli:

...omissis... Vengono quindi effettuati i seguenti esperimenti:

1°) – Capretta (cioè il cavalletto n.d.a.) di chiusura del passaggio a livello lato Firenze nella posizione indicata dal Donzellini Amedeo nel verbale di descrizione di località 23/10/1946. L'automobile pilotata dall'Ing. Bizzelli, procedendo nella direzione e nel senso che teneva l'autocorriera rasentando con il suo lato sinistro la capretta trova impedito il passaggio sul suo lato destro, dalla buca lavori impianti telefonici. Più esattamente, la macchina viene ad impegnare detta buca per una larghezza di 70 cm.

2°) – Capretta nella stessa posizione di cui sopra. La macchina procedente nella direzione e nel senso di cui sopra viene pilotata in modo da presentare con il suo lato destro il margine esterno della buca predetta. Con opportune sterzate prima a destra, poi a sinistra, per tentare il passaggio fra detta buca e la capretta, si rende inevitabile l'urto della capretta stessa, che viene impegnata per 30 cm.

3°) – Tentando la manovra di passaggio (come nei precedenti esperimenti) senza però rasentare né la buca né la capretta e facendo opportune sterzate prima a destra, poi a sinistra per evitare la capretta e la buca, si impegnano l'una e l'altra.

4°) – Capretta di chiusura del p.l. sul lato Firenze nella posizione indicata dal teste Ferdinando Maraghini nel verbale di descrizione di località 23/10/1946. L'automobile può transitare senza impegnare né la capretta né la buca obliquando leggermente verso destra, poi verso sinistra.

5°) – L'automobile viene pilotata in modo da urtare di striscio con

la sua parte posteriore contro la capretta, procedendo alla velocità di circa 10 km./h.. La capretta, all'urto, SI ROVESCIA CADENDO A TERRA, conservando la stessa posizione trasversale nella strada e cioè NON ruota su sé stessa.



Foto 25, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

In questo modo fu dimostrata inoppugnabilmente l'infondatezza della tesi secondo cui l'autobus avrebbe urtato la capretta prima di impegnare il passaggio a livello. Se ciò fosse avvenuto, dopo il disastro, l'attrezzo sarebbe stato trovato rovesciato per terra e non in piedi.

Bisogna aggiungere che essa contrastava anche con la testimonianza dell'operaio Maraghini, il quale affermò che il cavalletto, subito dopo il disastro, era in posizione quasi parallela alla linea ferroviaria, in disparte verso la garitta, non in posizione obliqua né tantomeno quasi addossato ad un altro che si trovava lì, perpendicolarmente rispetto all'asse della ferrovia, per proteggere uno scavo della I.E.S. presso la garitta stessa.

La posizione della capretta lato Firenze, formante con quella posta a riparo dello scavo angolo acuto, il cui vertice era diretto verso la strada statale, venne descritta anche dal macchinista Pace e dal sorvegliante Vittorio Lorenzi che, al processo, modificò la sua primitiva versione.

Il casellante, insistendo nella sua tesi dell'urto da parte dell'autocorriera, affermò che la capretta, appunto in conseguenza del colpo, si spostò maggiormente vicino all'altra, mentre l'esperimento descritto sopra dimostrò invece l'infondatezza di ciò.

I Giudici ad un certo punto non si raccapezzavano più in questa ridda di versioni sempre mutevoli dell'imputato e dei testimoni.

Il Donzellini, subito dopo il disastro, disse al sorvegliante Lorenzi:

...mettevo la capretta, quando sentii squillare il telefono e sono corso alla garitta: appena preso in mano il ricevitore, ho udito il treno ed è successo il disastro...



Foto 26, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Questa dichiarazione la ripeté al Brigadiere dei Carabinieri ed è probabilmente quella più aderente alla realtà dei fatti, poiché resa nell'immediatezza, o quasi, del disastro.

Stando ad essa risulterebbe che sarebbe stata la telefonata a distoglierlo dall'operazione che stava compiendo, ossia il posizionamento del cavalletto e quindi per questo motivo non lo avrebbe messo nel dovuto luogo.

In sede processuale però, il sorvegliante affermò che la frase "mettevo la capretta" andava interpretata come "ho messo la capretta". Questo per il semplice motivo che, da una domanda precedente se avesse adempiuto o meno a questo compito, aveva risposto affermativamente.

Leggiamo testuale nella sentenza:

...omissis... Ora, a parte certi accomodamenti sempre sospetti, per quanto comprensibili, osserviamo che anche a voler concedere tale interpretazione alla frase, essa è in aperto contrasto con quanto il Don-

zellini dichiarò in seguito con l'animo più riposato e con più maturo consiglio. Egli disse che aveva provveduto a chiudere il p.l. qualche minuto prima dell'orario del transito del rapido.

Ciò ha confermato anche nell'udienza, aggiungendo che il rapido aveva ritardato circa 18'. Il ritardo, invece, sembra fosse assai minore, una decina di minuti: comunque, se avesse posto i segnali di chiusura cinque minuti prima dell'orario, come vuole il regolamento, o anche solo due o tre minuti prima, è evidente che, allo squillare del telefono, che coincise quasi con l'arrivo del treno, il passaggio doveva essere chiuso da circa 15 minuti; perciò questa seconda versione è in stridente contrasto con le prime dichiarazioni ...omissis...

L'operaio Esposito dichiarò che quando entrò nella garitta trovò il casellante seduto sulla sedia e, dopo aver scambiato qualche parola, il Donzellini uscì dicendo: "Vado a vedere se arriva il treno. Dopo tre o quattro minuti squillò il telefono ed avvenne la catastrofe". All'udienza i tre o quattro minuti erano raddoppiati a sette od otto.



Foto 27, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

A parte queste contraddizioni, è indubbio che quando era già trascorso l'orario del treno rapido 24, il casellante anziché essere fuori per presen-

ziarne il passaggio, o almeno intento a telefonare per conoscere l'entità del ritardo, era seduto tranquillamente in garitta.

I Giudici poi obiettarono che se il passaggio a livello fosse stato chiuso da un quarto d'ora, si sarebbe formato un certo ristagno nella circolazione stradale. Invece nessuno vide fermo neppure un autoveicolo. Per quanto scarsa fosse la circolazione, la maggior parte dei veicoli diretti ad Arezzo e a Firenze dovevano servirsi della statale 69, poiché a quel tempo non esisteva l'autostrada del sole né validi percorsi alternativi.

Infine, nessun testimone affermò di aver visto il cavalletto sbarrare la strada dal lato Firenze. Al contrario, le precise testimonianze del bigliettaio dell'autobus e di due viaggiatori del medesimo, Paul Palmiche e Luciano Polverini, concordano nell'affermare che il passaggio a livello era aperto al sopraggiungere dell'autocorriera.



Foto 28, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

Il macchinista Pace affermò che vi era una capretta lato Firenze, che vide circa due minuti dopo lo scontro, ma che essa si trovava sulla sinistra della strada, addossata alla garitta, quindi a destra vi era lo spazio sufficiente, secondo lui, per il transito dell'autobus.

In istruttoria disse che era in posizione quasi normale all'asse della strada, in udienza invece affermò che era un po' obliqua, confermando tuttavia che vi era spazio per il passaggio del torpedone. Questa versione dei fatti è vicina a quella dell'operaio Maraghini.

Egli al Dr. Bucciolotti narrò che tra le 12,00 e le 12,30 il casellante, per la sosta di un treno materiale, tirò in disparte le caprette consentendo il transito di un'automobile alleata. Successivamente rimise in posizione di chiusura quella lato Arezzo, ma non l'altra che restò in disparte ma parallela alla ferrovia, in posizione, secondo lui, da segnalare la chiusura del passaggio a livello.

L'imputato smentì tale testimonianza, affermando che dopo la partenza del treno materiale, aveva riaperto il passaggio a livello e l'aveva richiuso, in attesa del treno rapido.

In udienza Maraghini rettificò in questo senso la sua versione, e a tal proposito si legge nella sentenza:

...omissis... volendo anche ammettere queste più benevoli versioni di testi non certo propensi a danneggiare il Donzellini, è evidente che la chiusura sarebbe stata imperfetta ed equivoca, tanto più che dalla parte dalla quale si sarebbe trovata quella capretta c'era una buca ed un cumulo di terra di riporto denotante lavori in corso e poteva ritenersi che essa, insieme all'altra capretta (fosse) destinata realmente a riparare quell'escavazione, e stesse ad indicare soltanto di non avvicinarsi a quel punto. Pertanto non c'è da dubitare della colpa del Donzellini in ordine a questo capo d'accusa, colpa consistente nella negligenza ed inosservanza del regolamento, che prescrive la chiusura del p.l. da effettuarsi cinque minuti prima dell'orario del treno ...omissis...

Riguardo l'altro grave errore, cioè di non aver presenziato il transito dell'R 24, il casellante si giustificò dicendo di aver dovuto accorrere alla garitta per rispondere al telefono.

Tale pretesto si dimostrò, come abbiamo già detto in precedenza, privo di fondamento: infatti, come testimonia l'operaio Esposito, la chiamata in questione non era diretta all'assuntore di Rimaggio bensì alla stazione di Laterina e questo il Donzellini avrebbe dovuto capirlo dal numero di squilli convenzionali, uno lungo ed uno breve, emessi dall'apparecchio. Ma a parte questo, come sappiamo dalla testimonianza dell'Esposito, trascorso l'orario di transito, il casellante se ne stava seduto in garitta, mentre invece avrebbe dovuto essere fuori dove avrebbe impedito all'autobus di

passare, se è vero che la normale posizione della capretta, sempre dato e non concesso che fosse stata posizionata, aveva ingenerato un'idea errata nell'autista Bilò circa la via libera.

ATTI DI MORTE - Parte I^a

L'anno millenovecentoquarantadue, addì sette del mese di Ottobre alle ore sedici e minuti cinque nella Casa Comunale. Avanti di me Luigi Scarpato, ufficiale del Comune di Perugia Valdarno, per delega avvocato Ufficiale dello Stato Civile

(*) non comparso Piccam Vittorio di Luigi Giuseppe di anni quarantadue (1) impiegato residente in Laterina

(*) Scarpato Luigi di Carlo di anni cinquantuno, avvocato residente in Laterina

in quali alla presenza dei testimoni Manelli Vittorio di Luigi di anni ventiquattro (1) impiegato residente in Perugia Valdarno e Leandri Leonardo (1) impiegato di Luigi di anni ventisei (1) legale residente in Perugia mi hanno dichiarato quanto segue:

Il giorno quindici del mese di Ottobre dell'anno millenovecentoquarantadue, alle ore sedici e minuti cinque nella casa posta in località Pennaggio è morta (*) Giardini Luigia dell'età di cinquemattantacinque (1) di razza ariana residente in Laterina

(*) Luigi Scarpato che era nato in Laterina da Luigi Giuseppe (1) impiegato già residente in Laterina e da Luigi (1) impiegato già residente in Laterina e che era (1) impiegato di Perugia Valdarno - P. si scrive le tre parole intercalate.

nelle presenti attiene tutti gli intermenti a quali detto richiamo me lo sottoscrivano

Luigi Scarpato Luigi Scarpato

Luigi Scarpato P.P. si scrive le due parole intercalate sottoscrittore

Luigi Scarpato Luigi Scarpato

Foto 29, atto di morte di Giardini Luigia per gentile concessione del Comune di Laterina Pergine Valdarno (AR)

Diciamo pure che il passaggio a livello era munito di mezzi insufficienti per la chiusura. Stante la larghezza della strada i cavalletti avrebbero dovuto essere quattro e non due e questo esigea una vigilanza molto più scrupolosa.

Unico responsabile della sciagura venne ritenuto, quindi, il casellante poiché il macchinista fece tutto quanto in suo potere per evitare lo scontro, mentre l'autista dell'autobus non era tenuto ad una particolare attenzione poiché si trattava di un passaggio a livello custodito.

Per gli inquirenti restava pertanto da rispondere alla terza domanda: fu soltanto Amedeo Donzellini il responsabile del disastro?

Il Tribunale non ebbe dubbi in merito e quanto sopra dice il perché. Tuttavia ritenne opportuno concedergli le attenuanti generiche e ciò di-

mostra che le circostanze di tempo e di luogo favorirono il concretizzarsi del nefasto evento. La Corte non ritenne di dover ascrivere in concorso di colpa il macchinista Pace e l'autista Bilò.

Ma leggiamo adesso la perizia tecnica dell'Ing. Bizzelli su come avvenne il disastro:

...omissis.... In base ai rilievi sopra descritti, ai risultati degli esperimenti effettuati ed all'esame degli atti processuali, espongo la seguente probabile ricostruzione del sinistro. Dico probabile, mancando allo stato attuale delle indagini, sicuri elementi sull'esatta posizione del cavalletto di chiusura (tali elementi non vennero mai acquisiti n.d.a.).



Foto 30, archivio Maurizio Panconesi – riproduzione dell'immagine originale acclusa al fascicolo processuale a cura del fotografo ufficiale del locale, Cavalier Tavanti

L'autocorriera in oggetto percorreva la discesa della strada statale da Firenze verso Arezzo e si approssimava al passaggio a livello di Rimaggio a velocità sicuramente moderata come affermano i testi, che si può ritenere di circa 25/30 km./h.. E' vero che uno dei testi, il macchinista Onorino Pace del treno investitore parla di "velocità accelerata", ma dal contesto della sua deposizione si comprende che egli vuole intendere ciò non in senso assoluto, ma relativo; vuole intendere, cioè, di affermare che la velocità dell'autocorriera, la quale avrebbe dovuto essere minima per la imminente fermata del passaggio a livello, era invece tale da fargli subito ritenere che non si sarebbe potuta arrestare in tempo, ma che si accingeva ad attraversare la ferrovia. L'autista, nell'approssimarsi del p.l., non deve aver osservato la linea ferroviaria

lateralmente (a ciò non era tenuto, trattandosi di p.l. custodito) o, se l'ha fatto, non deve aver scorto il treno sopravvenente, costituito da due sole automotrici accoppiate, che facilmente poteva rimanere defilato alla vista degli ostacoli laterali della strada, già descritti, e che, come spiegato sopra, limitano la visuale. E' certo che né lui né probabilmente nessuno dei viaggiatori ha scorto tempestivamente il treno (una viaggiatrice l'avrebbe veduto quando ormai era troppo tardi, certamente non prima dell'inizio dell'attraversamento). (Infatti nella testimonianza resa al Tribunale, a domanda specifica, il bigliettaio Dubbini rispose che una viaggiatrice s'era accorta del treno e che aveva urlato "la littorina!" pochi secondi prima dell'urto; quindi la corriera era già in mezzo ai binari. N.d.a.).

Perché l'autista non si sia fermato all'incrocio non è ben chiaro. Riten- go che il cavalletto lato Firenze, donde proveniva, non si trovasse al suo posto normale di sbarramento, perché in caso diverso l'autocorriera non sarebbe potuta transitare senza travolgerlo, ciò non si è verificato. Allora si possono fare due ipotesi:

- che i cavalletti non fossero stati affatto posti dal guardiano al centro della strada.
- che lo fossero stati non al centro della strada, bensì spostati lateral- mente, in posizione ambigua.

<p>Numero <u>11</u> ognuno <u>11</u> ome <u>Laterina</u></p>	<p>L'anno <u>milionevente</u>quarantadue, addì <u>sette</u> del mese di <u>Giugno</u> alle ore <u>sedici</u> e minuti <u>due</u> nella Casa Comunale. Avanti di me <u>Luigi</u> <u>Caputo</u>, <u>ufficiale</u> Ufficiale dello Stato Civile del Comune di <u>Laterina Valdarno per sottoposto</u></p>
(13)	<p>1) <u>Assi</u> compare <u>Luigi</u> <u>Caputo</u> di <u>anni</u> <u>sessantotto</u> di <u>anni</u> <u>sessantotto</u> <u>residente</u> in <u>Laterina</u></p>
(14)	<p>2) <u>Luigi</u> <u>Caputo</u> di <u>anni</u> <u>sessantotto</u> <u>residente</u> in <u>Laterina</u></p>
(15)	<p>Il giorno <u>sette</u> del mese di <u>Giugno</u> dell'anno <u>milionevente</u>quarantadue alle ore <u>sedici</u> e minuti <u>due</u></p>
(16)	<p>1) <u>Luigi</u> <u>Caputo</u> di <u>anni</u> <u>sessantotto</u> <u>residente</u> in <u>Laterina</u></p>
(17)	<p>2) <u>Luigi</u> <u>Caputo</u> di <u>anni</u> <u>sessantotto</u> <u>residente</u> in <u>Laterina</u></p>

N. B. - La spiegazione dei richiami numerici è data nel frontespizio.

Foto 31, atto di morte di Viviani Della Robbia Caterina per gentile concessione del Comune di Laterina Pergine Valdarno (AR)

Questa seconda ipotesi è la più probabile ed è suffragata dalla deposizione del teste Maraghini (e anche dal macchinista Pace! n.d.a.). Infatti, qualora il cavalletto dalla parte di Firenze fosse stato collocato lateralmente nella posizione indicata da quel teste e da me riportata in uno degli schizzi allegati, sono in grado di affermare, in base alle misure prese ed agli esperimenti effettuati, che l'autopullman avrebbe potuto transitare comodamente senza urtare il cavalletto. Non era neppure necessario che l'altro cavalletto, dalla parte d'Arezzo, si trovasse spostato lateralmente perché non essendo da quella parte la strada ristretta dai lavori in corso l'autocorriera sarebbe potuta passare egualmente sebbene con pochissimo margine e l'autista, che doveva essere munito della patente di terzo grado e provetto, lo avrebbe potuto giudicare. Che i cavalletti fossero stati collocati trasversalmente all'asse della strada ma un po' spostati di lato non lo ritengo neppure inverosimile, perché, per quanto mi consta, i casellanti hanno questa abitudine: mentre, quando non è previsto il transito di treni, tengono normalmente i cavalletti a lato della strada ordinaria parallelamente all'asse stradale, quando si approssima l'ora del transito di un treno sogliono collocarli perpendicolarmente all'asse stesso, ma non proprio al centro della strada e ciò per lasciare uno spazio sufficiente al passaggio di veicoli, senza doverli spostare, perché mentre con l'operazione di apertura col sistema normale di sbarre azionate da una sola manovella consente di effettuare senza fatica, e senza doversi muovere dai pressi della garitta, frequenti manovre di apertura e chiusura, lo spostamento dei cavalletti è faticoso ed assai lungo. Sogliono lasciarli in quella posizione per qualche tempo, presenziando però per ogni eventualità, al transito dei veicoli, finché, quando credono giunto il momento o perché si ode in lontananza il rumore del treno o perché ne hanno avuta la segnalazione, trascinano i cavalletti al centro della strada. Questo, probabilmente, è quanto si accingeva a fare il casellante Donzellini quando fu distratto dalla telefonata. Si spiega così come l'autista dell'autocorriera, trovando i cavalletti in posizione ambigua e non vedendo il guardiano, abbia ritenuto consentito il transito ed abbia impegnato il binario di corsa, proprio mentre sopraggiungeva, a velocità moderata (circa 50 km./h.) il treno R 24. Accortosi, ormai troppo tardi, dell'imminente pericolo, l'autista, per quanto già esposto in risposta ad un quesito precedente, deve aver istintivamente sterzato a sinistra, ma l'autocorriera, colpita in pieno sulla parte laterale destra, al centro e un po' in avanti, è stata trascinata dall'automotrice sfasciandosi e spezzandosi nelle sue parti essenziali, telaio, motore, carrozzeria, che sono poi state lasciate lateralmente lungo la linea ...omissis...

...omissis... il macchinista deve aver prontamente ed energicamente azionato i freni, evitando così un disastro ancora ben maggiore che si sarebbe potuto produrre col ribaltamento dell'automotrice deragliata nel sottostante fosso fiancheggiante la ferrovia ...omissis...

Ing. Bizzelli.

E' implicito, da parte del Tribunale, della perfetta manovra eseguita dal macchinista Pace.



Foto 32, atto di morte di Panni Germana per gentile concessione del Comune di Laterina Pergine Valdarno (AR)

Il 18 marzo 1947, come già detto in precedenza, venne accolta la domanda di libertà provvisoria avanzata da Amedeo Donzellini, che venne scarcerato.

Era profondamente mutato: chi lo conobbe testimoniò che era l'ombra di se stesso, teso, smarrito, irriconoscibile e forse più che i mesi di carcere l'aveva prostrato la consapevolezza di essere responsabile di un disastro che trovava pochi precedenti nella storia ferroviaria italiana.

Egli venne rinviato a giudizio per disastro ferroviario (art. 430 e 449 capv. del Codice Penale), dodici omicidi colposi (art. 81 pp del C.P.) e lesioni plurime (art. 589 pp e cpv. del C.P.).

Il processo ebbe termine il 21 gennaio 1948: il Tribunale d'Arezzo, composto dal Presidente Dr. Cav. Umberto Sestini e dai Giudici Dr. Cav. Lelio Liberati e Dr. Alberto Sforza, così sentenziò:

*) – Il delitto, di cui agli art. 430 e 449 C.P. non sussisteva. In effetti non si può parlare di disastro ferroviario perché decedettero o subirono lesioni i soli viaggiatori dell'autobus, mentre quelli del treno, fatta eccezione per il cuoco Francesco Pedoni che subì lievi escoriazioni, non ebbe danni. Egualmente: l'autobus andò distrutto, mentre l'automotrice subì soltanto lievi danni alla carrozzeria e al radiatore.

Si stabilisce invece di ravvisare il reato di cui all'Art. 437 del C.P. (rimozione ed omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro).

...Omissis.... non potendosi ritenere disastro ferroviario, essendo stati i danni al materiale della ferrovia ed alle persone che viaggiavano sul treno tutt'altro che notevoli ...omissis....

*) – il delitto di cui agli art. 81 pp. E 589 pp. (omicidio colposo e lesioni plurime) sussisteva.

Si condanna il casellante Amedeo Donzellini a sei mesi di reclusione per ogni omicidio colposo (pari a 6 anni), tre mesi di reclusione per ogni persona infortunata (pari ad un anno e 3 mesi), ed a tre anni di reclusione per l'art. 437 C.P.: totale 10 anni e tre mesi di reclusione. Il Tribunale di Arezzo.



Foto 33, atto di morte di Soldateschi Antonio per gentile concessione del Comune di Laterina Pergine Valdarno (AR)

La pena venne ridotta di un terzo per effetto delle circostanze attenuanti generiche, riconosciute dal Collegio; quindi la pena definitiva comminata al casellante fu di anni 6 e mesi 10 di reclusione, oltre al pagamento

delle spese di giustizia e dei danni subiti dalle persone e dall'autobus, a quel punto inservibile, che il Sig. Guido Reni dichiarò valere, prima del sinistro ovviamente, in Lire 3.500.000.

In sede civile si celebrò, in un secondo tempo, altro dibattimento per la liquidazione dei danni. Mentre si svolgeva il secondo processo, la difesa compì un maldestro tentativo di salvare in extremis l'imputato, che risultò ridicolo, se non grottesco.

Queste le parole del Cav. Onorino Pace che narrò l'episodio al Dott. Claudio Pedrazzini:

Ad un certo punto si alzò l'avvocato difensore del casellante, mi puntò l'indice contro e disse: ecco il vero colpevole, non questo casellante chiuso dietro le sbarre! Egli ha frenato solo a 50 metri dal passaggio a livello, ma il pullman deve averlo visto almeno a 200! Il colpevole è lui!
Mi sentivo venir fastidio. Mi chiedevo angosciosamente, adesso cosa mi faranno? Cosa mi succederà? O Santo Cielo! Non è che me la sia presa con l'avvocato, per carità. Faceva il suo mestiere di difensore, ma insomma...

Già l'Ing. Bizzelli aveva riconosciuto l'abilità del macchinista per avere evitato un disastro di proporzioni ben maggiori e la Corte condivise questo parere. Leggiamo infatti testuale nella sentenza:

...omissis.... La difesa ha affacciato tale responsabilità (del disastro n.d.a.) al macchinista del treno, ma il Collegio non vede in che cosa possa concretarsi una qualsiasi colpa del macchinista. Questi ha dichiarato che ebbe l'impressione che la corriera che egli vide quando il treno si trovava ad una cinquantina di metri dal p.l. non si dovesse fermare al p.l. stesso; pertanto frenò e dette segnali acustici quantunque non ne fosse obbligato, trattandosi di passaggio a livello custodito. Ora, secondo la difesa, la colpa consistette nell'aver frenato solo a 50 metri, mentre secondo loro la corriera doveva averla scorta a 200 metri. Anzi, chiese anche un sopralluogo per accertare che la strada ordinaria alla ferrovia si può scorgere soltanto a 200 metri dal passaggio a livello, essendo per il tratto successivo coperta dalla casa cantoniera. Evidentemente, anche ammettendo in pieno quanto assume la difesa circa la visuale anzidetta, non si potrebbe fare alcun carico al macchinista perché, anche se avesse frenato subito, appena avuta l'impressione che si è detta, o in un secondo momento, era sempre una cautela alla quale non era tenuto, essendo il passaggio a livello tra quelli custoditi.

La difesa non muove addebiti al disgraziato conducente del treno...
omissis...

L'assurdità dell'uscita della difesa è ben rilevabile in questo capoverso della sentenza.

Stando alla stravagante tesi di quel legale, un macchinista di un treno rapido dovrebbe anche badare che i passaggi a livello siano chiusi al suo passaggio. Chissà se l'avvocato, mentre diceva questa eresia, non venne colto dal dubbio che a quelle condizioni nessun treno, men che meno un rapido, avrebbe potuto circolare.

Egli non addebitò, chissà mai perché, nessun concorso di colpa all'autista dell'autocorriera che, pur non essendo tenuto anch'esso a particolare vigilanza in corrispondenza di un passaggio a livello custodito, era certamente più in facoltà di un macchinista di controllare positivamente se la via fosse stata libera o meno e disponeva certamente di più mezzi rispetto a un macchinista per poter casomai intervenire preventivamente in merito (velocità ridotta, sterzo, freni più pronti) in modo da riuscire casomai a parare l'eventualità, non impossibile purtroppo, di un passaggio a livello aperto per errore.

Oltretutto, egli aveva il vantaggio di trovarsi in posizione più "panoramica" rispetto alla linea, in quanto, come detto, la strada era in pendenza notevole verso il passaggio a livello. E quindi viene più istintivo, ad un conducente, di guardare verso il basso e non verso l'alto, come avrebbe fatto il Cav. Pace.

Tra l'altro l'autista, se la vogliamo dire tutta, era pure morto nello schianto e addossargli la colpa sarebbe casomai stato molto più facile. Quante volte, purtroppo, sentiamo dire che "i morti non parlano"?

Insomma, se il macchinista, stando alla difesa, scorto l'autobus a 200 metri avrebbe dovuto frenare, perché non muovere lo stesso rilievo al conducente del pullman?

Se l'avvocato della difesa doveva giocoforza provare a trovare un altro capro espiatorio e cercare di addossare la colpa ad altri, resterà sempre un mistero sul perché abbia provato a scaricarla addosso proprio al Pace e non al Bilò.

Ma torniamo alla fase processuale. Tanto l'imputato quanto il P.M. ricorsero in appello. La Corte d'Appello di Firenze respinse l'appello dell'imputato e accolse quello del Pubblico Ministero. Questa la sentenza:

- *) – Amedeo Donzellini è colpevole del delitto di cui all'art. 449 C.P. (disastro ferroviario) e 432 C.P: (attentato alla sicurezza dei trasporti), in luogo del 437 dei Giudici precedenti.
- *) – Per tale delitto la condanna è di mesi 8 di reclusione da sostituirsi a quella irrogata dai Giudici precedenti.
- *) – Si confermano le attenuanti generiche.
- *) – Viene commutata la pena detentiva per le lesioni colpose in lire 50.000 di multa.
- *) – Si condanna l'imputato alla pena detentiva di anni 4 e mesi 8 di reclusione, dei quali due anni e la pena pecuniaria condonati, visti gli art. 8 e 5 D.P. del 9.2.1948 N. 32.
- *) – Si condanna l'imputato al pagamento delle maggiori spese di giu-dizione e dei danni alle parti lese.
Tribunale di Firenze, 5.10.1948.

La considerazione a cui giunge il Pedrazzini è che, concedendo il Tribunale le attenuanti generiche al casellante Donzellini, risulta lampante un certo concorso di colpa da parte dell'Amministrazione Ferrovie dello Stato. In effetti, pur tenendo conto delle difficoltà economiche del momento, il Pedrazzini fa rilevare che fu un grave errore lasciare una strada statale protetta da malfermi cavalletti, per di più in numero esiguo. Non c'è dubbio che la fatica fisica del loro spostamento concorse, secondo lui, a provocare il sinistro.

Infine, sempre dall'analisi del Pedrazzini, emergono dei particolari sul materiale rotabile: come esso stesso riporta, il freno dell'ALn 40 era del tipo "a vuoto". In generale tutte le automotrici del tipo "Littorina" avevano freni scarsamente efficienti, ma quelli dell'ALn 40 lo erano in particolar modo, difetto gravissimo se pensiamo che questo veicolo era stato concepito per servizi veloci. Senza dubbio, e questo è anche il parere del cav. Pace, se l'automotrice fosse stata dotata di freni efficienti, come quelli dell'ALn 772 per esempio, sarebbe forse stato possibile fermarla prima dello schianto fatale o, quantomeno, ridurne le tragiche conseguenze.

Non vi è comunque dubbio, come del resto riconosciuto anche dalla Corte, che l'autista abbia espletato alla perfezione il suo compito, non essendo tenuto a particolare sorveglianza e non avendone, del resto, la possibilità, a cagione degli ostacoli che si frapponevano (case, vegetazione ed altro).

Anche il libro di Maurizio Panconesi, che ha fornito le foto dell'incidente riportate in questo volume, "Disastri Ferroviari – cronache dal 1815 degli incidenti sulle strade ferrate" fa menzione dell'incidente.

Dentro il fascicolo dell'incidente depositato presso l'Archivio di Stato di Arezzo c'è il foglio ce vedete qui di fianco, su carta lucida, datato 15 gennaio 1966 intestato dal Dipartimento Provinciale di Arezzo dei Gruppi Giovanili della Democrazia Cristiana (foto 34).

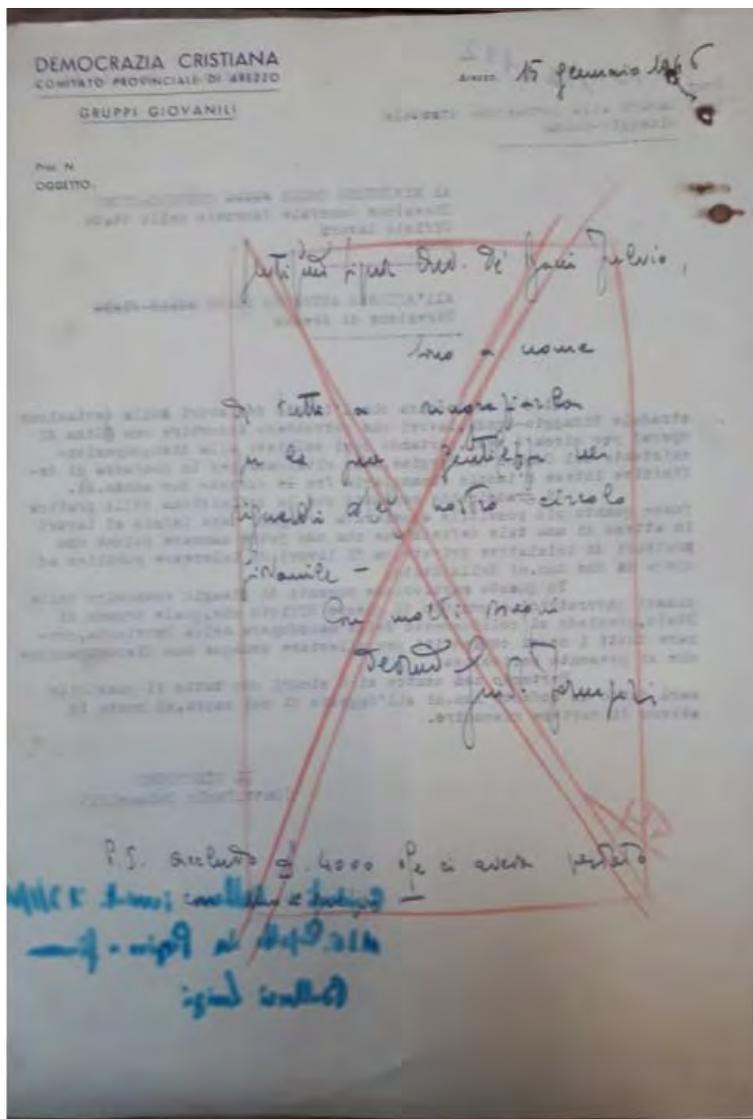


Foto 34, lettera dei Gruppi Giovanili della D.C. - Autorizzazione n. 33/2022
Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

La maggior parte di esso risulta illeggibile, a mano è riportato un ringraziamento a tal Avvocato De Boni Fulvio che così riporta:

Sono a nome di tutti a ringraziarla per la gentilezza nei riguardi del nostro circolo giovanile con molti ossequi firmato (...omissis) (firma illeggibile).

P.S. Acconto Lire 4000 che ci aveva prestato.

Capire il nesso tra questa lettera con l'incidente e il motivo per il quale si trova nel fascicolo sinceramente è una risposta che finora non c'è stata e che lasciamo all'immaginazione di ognuno di voi.

Il casellante Amedeo Donzellini, figlio di Luigi Donzellini e Fantozzi Assunta, era nato ad Asciano (SI) il 9 luglio 1895 e pertanto al momento dell'incidente aveva 51 anni.

Viene descritto come un uomo fisicamente non tanto alto e moro. Nel periodo di detenzione la famiglia, composta dalla moglie Cinotti Maria, molto più giovane di lui essendo nata l'8 settembre 1920, i figli Amos e Adolfo e le figlie Anna e Albana continuò ad abitare lì al casello, dove era avvenuto l'incidente.



Foto 35, 36, la casa di Santo Stefano di Basciano dove ha abitato la famiglia di Amedeo Donzellini. Foto dell'Autore.

C'erano due appartamenti. In uno ci abitava la famiglia Donzellini, nell'altro la famiglia del Becattini Francesco, con la Lidiana che poi è diventata la moglie di Giuseppe del Tigli, con altri 3 tra fratelli e sorelle. Il treno rasentava proprio il muro delle abitazioni e sembra che anche le finestre dovevano essere aperte perbene altrimenti il treno le avrebbe colpite. Oggi questi due immobili non esistono più in quanto demoliti. Invece nella casa più a monte, esistente ancora, è sempre stata casa privata e a quel tempo ci abitava la famiglia Landi con il figlio Agostino che poi sarebbe diventato medico condotto del paese di Montalto.

Solo in seguito, complici altre vicissitudini, la famiglia Donzellini si trasferì in provincia di Siena per ritrovarsi mezzadri salariati in località Santo Stefano di Basciano, nel comune di Monteriggioni al numero civico 25 di via Santo Stefano nella casa cui si riferiscono le foto 35 e 36, dove Amedeo li raggiunse alla fine della condanna. Salvo però un breve intervallo di 5 anni, dal 20 novembre 1952 al 28 marzo 1957, quando presero la residenza nel comune di Castellina in Chianti per poi far ritorno a Santo Stefano.

Il 20 febbraio 1958 la moglie Maria lo lasciò vedovo, mentre Amedeo si spense, sfinito e roso dalla disperazione, il 23 novembre 1963 proprio a Santo Stefano di Basciano a seguito di un infarto.

Dagli archivi del comune di Monteriggioni si evince che il Donzellini, registrato all'anagrafe come "agricoltore coltivatore diretto", aveva una pensione di guerra. Il che lascia pensare che prima di essere assunto in ferrovia molto probabilmente aveva prestato servizio per l'esercito.

Amedeo Donzellini, fino al momento dell'incidente, era un agente con tanti anni di onorato servizio alle spalle, sempre stimato da colleghi e superiori per la sua scrupolosa diligenza, inequivocabilmente serio e affidabile. Come gli sia potuta succedere una simile distrazione è stato un mistero che si è portato nella tomba.

Alla fine possiamo dedurre che il disastro di Rimaggio sia stato provocato solamente da una fatale, ma umanamente comprensibile, distrazione del casellante, favorito da una serie di eventi come i cavalletti, i freni dell'automotrice poco potenti, la mancanza di visuale verso i binari ed altre condizioni, la cui somma ne ha aumentato a dismisura le conseguenze.

L'uomo, insomma, per sua natura è portato all'errore. E di questo, ricordiamocelo sempre, sono ben consci tutti coloro che a vario titolo sono preposti alla sicurezza ferroviaria.

Le testimonianze

La prima testimonianza è del Cav. Mario Nocentini, il Cancelliere che accompagnò il Giudice Istruttore durante il sopralluogo al luogo dell'incidente, in sostituzione di un collega momentaneamente assente, intervista rilasciata a Claudio Pedrazzini.

Quando arrivammo sul posto, già vi si trovava il Pretore di Montevarchi ed i Carabinieri. I feriti erano già stati trasportati all'ospedale, tranne il bigliettaio Duppini, che aveva voluto rimanere sul posto, avendo riportato lievi contusioni soltanto, per aiutare la Giustizia. Ovunque rottami, bagagli sparsi, corpi sfracellati, sangue... povera gente!



Foto 38, il macchinista Onorino Pace, foto gentilmente concessa dalla famiglia e fornita dal nipote Luigi Fiore.

La seconda testimonianza è del Cav. Onorino Pace che qui sopra vediamo nella foto 38, scattata negli anni '70, il primo macchinista del Rapido 24. Anche questa, come quella sopra, fa parte di un'intervista che lo stesso ha rilasciato al Pedrazzini nel 1976 in occasione del trentesimo anniversario dell'evento:

Non è esatto dire che io ho capito che il pullman non si sarebbe fermato, come qualcuno ha riportato. La realtà, che spiegai subito anche

ai miei superiori, nonché al Giudice, non l'ho potuta capire io stesso. Quando vidi il veicolo scendere la discesa, non so perché ho sentito in me un'angoscia tremenda, mi sono attaccato al fischio ed al freno. Avendo dato la rapida, il capotreno, che sedeva al posto dell'assistente, mi guardò stupito, perché non c'era nessun motivo di frenare. Cominciai a smaniare, anche a gridare probabilmente: "Non si ferma! Non si ferma!..."



Foto 39, atto di morte di Manfrini Sigilfredo per gentile concessione del Comune di Laterina Pergine Valdarno (AR)

Qui, come riporta il Pedrazzini, gli occhi dell'anziano Maestro si riempiono di lacrime e gli strinse forte la mano ripetendo con questa il gesto della frenata. Poi, ripresosi dalla commozione ma con gli occhi sempre umidi, il Pace continuò:

Vidi il pullman, capii che l'avremmo investito in pieno, scorsi i passeggeri terrorizzati, l'autista con gli occhi fuori dalle orbite che mi fissava. Ancora di notte, alle volte, io lo rivedo! Poi l'urto, il silenzio. Non so dire cosa sia successo dopo; mi pare di essere uscito dal finestrino, ma è assurdo, perché la porta non era danneggiata. Ricordo bene che Mandara, uno dei macchinisti di coda, da fuori urlava: "Onorino, Angelo, siete vivi? Mio Dio, rispondete! Vi siete fatti male?" Poi il vuoto.

Ricordo di una bambina piccola che stringeva il corpo di una donna orribilmente sfracellato ed urlava disperata chiamando la nonna: “Nonna, nonna, dove sei? Vieni nonna!” Era straziante. La presi in braccio e l’affidai a qualcuno che mi era vicino.

Adesso la testimonianza, questa volta scritta, del bigliettaio Alberto Duppini, riportata in una lettera che lo stesso inviò a Claudio Pedrazzini pure questa in occasione del trentesimo anniversario dallo schianto:

Il colore dell’autobus era bleu. Il ritardo della partenza è stato di un’ora e 5 minuti. Ricordo che la partenza era per le ore 7, poi mancando un passeggero (il frate n.d.a.) abbiamo perduto altri 5 minuti. Riguardo il guasto della macchina, questo l’abbiamo avuto il giorno precedente, sull’andata; è stata la rottura di due foglie della balestra posteriore destra, avvenuta nel paese di Sieci, presso Firenze. Così ci portammo a Firenze ed avendo trovato un’officina che avrebbe eseguito il lavoro per la mattina alle 6, poi divenne le 6,30, ci accordammo con la C.I.T. per la partenza alle ore 7.

La voce che circolò poco dopo il disastro sul fatto che il pullman avesse avuto i freni non perfettamente a punto e che il Sig. Reni in persona pregò l’autista Bilò di partire egualmente non gode assolutamente di alcun credito e smentisco il rifiuto del bravo Bilò per la partenza per Ancona. I freni non c’entravano per niente, l’autobus era in perfetta efficienza.

Io, al momento dello schianto, mi trovavo nel penultimo sedile a sinistra e dietro di me c’era la piccola Anna Maria Tuttobello ed alla sua destra la nonna, che stava appisolata, mentre il Principe d’Isenburg si trovava qualche sedile più avanti, con un frate, padre Eusebio Tintori. Percepita la presenza del treno quando la signora seduta di fianco all’autista ha urlato: “la littorina!”, in quell’attimo dall’urlo all’investimento ho pensato alla mia famiglia.

Tornando alla signora seduta davanti, prima di partire da Firenze mi aveva chiesto il mio posto di fianco all’autista perché l’autobus le faceva male. Guardi la fatalità, lei è morta e io con due piccole ferite alla testa.

Il povero Bilò si accorse del treno soltanto all’ultimo istante perché, come Lei avrà visto, scendendo a destra c’è l’abitazione del casellante con diversi alberi e tutto questo copriva la visuale.

Il treno veniva dalla nostra destra e non c’era il tempo materiale per frenare o accelerare. Dopo il disastro e il trascinarsi della parte posteriore dell’autobus per circa 70 metri, mi sono trovato circondato

da corpi di diverse persone tra cui il frate e la bambina, che chiamava la sua nonna. Un giovane tirò fuori la bambina ed io, che perdevo sangue dalla testa, sono uscito da solo, strappando una suola della scarpa incastrata nelle lamiere e ho visto il giovane che soccorse Anna Maria intento a trascinare da solo una donna. Ho cercato di aiutarlo ma dopo un po' ho dovuto desistere.

Non ho sentito il fischio della littorina, forse anche per la marcia bassa che il povero Bilò aveva messo, oppure anche perché la casa attutiva i rumori.

Escludo, come era stato supposto, che l'autista si fosse distratto. Le dico francamente la pura verità: affermo che il povero Bilò era un bravissimo autista, aveva una preparazione professionale che non lascia adito a dubbi. Noi quando facevamo la linea di Firenze, facevamo anche l'Ancona – Pescara, perciò eravamo sempre insieme e posso giudicarlo. Aveva un dono prezioso in un autista, cioè rispondeva sempre senza mai distogliere gli occhi dalla strada.

Al passaggio a livello non c'erano cavalletti che però erano appoggiati sul ciglio sinistro della strada. Erano due. Sulla destra, non avendo la visuale libera, non so se ve ne fossero altri, in ogni caso per noi la via era libera.

Sono sempre rimasto impiegato nella ditta Reni fino alla pensione avvenuta il 15 agosto di quest'anno (1976 n.d.a.) ed anzi, dopo una settimana dall'incidente, sono tornato sulla stessa linea. Ma quanta paura nel riattraversare quei binari!

Leggiamo ora l'intervista a Settimio Palazzeschi, rilasciata pure questa nel 1976 quando era Sindaco di Pergine Valdarno a Claudio Pedrazzini sempre per il trentennale dell'incidente:

Ricordo ancora, a distanza di tanti anni, la lugubre ed impressionante scena, del resto da tutti immaginabile. Insieme al bigliettaio dell'autobus rimase illesa una bambina, che era in compagnia della nonna deceduta sul colpo. La bimba fu presa in custodia da alcuni signori. Disperata, piangeva e chiedeva della nonna.

Adesso la testimonianza di Marisa Tanzi, nata nel 1935, vedova del su citato Settimio Palazzeschi, che abita al Merre, poco distante dal luogo dello schianto:

Io all'epoca abitavo ad Anghiari e sono venuta a Pergine nel 1957 quando mi sono sposata. Ma di questo fatto mi ricordo perché il mio povero marito Settimio lavorava in ferrovia e mi ha detto che spesso,

prima di sposare me, lo avevano mandato tante volte a questi due passaggi a livello che erano qui a Rimaggio. Tra l'altro dopo che successe il fatto fu lui che prese quel posto di casellante per un certo periodo. E mi ha raccontato spesso di questo grande disastro che avvenne, ma una cosa che mi è rimasta sempre impressa è stata quando mi raccontava che in quel dopoguerra ai passaggi a livello spesso non avevano nemmeno le capre ma dovevano mettere delle sedie per impedire il passaggio dei veicoli quando arrivava il treno. Questo suo racconto delle sedie da piazzare è sempre stato nella mente dei miei ricordi, me l'ha detto tante volte.

Quando ci siamo sposati lui però lavorava a Santa Maria a Monte in provincia di Pisa, dove ci stiede per circa 3 o 4 anni. Infine chiese il trasferimento, lo mandarono a Rignano, ci lavorò parecchio lì, e infine lo trasferirono a Ponticino dove ci andò in pensione.

Adesso però, tornando sull'argomento, ti dico una cosa su questo incidente ferroviario. Mio marito è stato sindaco del comune di Pergine fino al 1985. E nel periodo in cui lui era sindaco, per cui si parla della fine anni '70 inizio anni '80, venne un signore a trovarlo, che all'epoca avrà avuto tra i 50 e i 60 anni più o meno, a come lo battezzai io. Me lo ricordo perché venne anche in casa nostra. Disse che era un ingegnere e per quello che mi ricordo io ingegnere delle ferrovie ma però su questo la mano sul fuoco non ce la metterei perché sai, sono passati tanti anni. E questo signore aveva avuto la mamma che era morta nell'incidente e anche lui disse che voleva scrivere un qualcosa sull'accaduto. Io non mi ricordo né di dove fosse e neanche chi fosse. Mi ricordo solo che Settimio lo portò a vedere il posto dove era successo l'investimento, che stiedero insieme parecchio e bisognerebbe che fosse vivo mio marito per approfondire la cosa.

Perché dico di questo fatto? Perché questo signore, in quell'occasione, ci raccontò che sua mamma quando morì gliela portarono su al cimitero a Pergine e che sotto la testa, come cuscino, gli avevano messo un mattone. E lui era rimasto molto impressionato, molto scosso, da questa cosa, gli aveva fatto male. Perché sai, già una mamma che ti muore in mezzo a tutte quelle lamiere e poi aggiungi che fu messa nella bara con un mattone sotto il capo, è normale per un figliolo rimanere colpito da tutto questo. E anche a me è rimasta sempre impressa quella cosa di quando lui diceva del "mattone sotto la testa della mia mamma".

So che prese dei dati, perché in comune ci doveva essere tutto dei certificati di morte. E ricordo pure che a Settimio ogni mese, come a tutti ferrovieri, arrivava il giornalino delle ferrovie, tipo bollettino, e io ho ricordanza di averlo letto un pezzetto, un articolo, su questo fatto,

scritto proprio da questo signore con le notizie che gli aveva fornito Settimio.

L'altra cosa che ti posso dire è che, essendo io del 1935 per cui quando successe l'incidente avevo 11 anni, andavo a scuola ad Anghiari e la mattina lì fuori dall'edificio scolastico parlavano di questo fatto, di questo incidente, che era successo questo disastro e c'era proprio una signorina che faceva l'università a Firenze. E mi ricordo come fosse ora che lei disse al suo babbo, che era un negoziante, aveva la bottega lì ad Anghiari, "si babbo, io ho capito dove è successo, è un passaggio a livello in discesa dove si arriva in velocità, è molto pericoloso. Ci passo sempre di lì". E a sentire quelle parole io con la mente cercai di immaginarmi dove era e come fosse questo posto. O vai che il destino ha voluto poi che io ci tornassi ad abitare in questo posto di cui involontariamente avevo sentito parlare da bambina, guarda un po' come sono i casi della vita.

Questo invece quanto ha detto Silvano Volpi nato nel 1931 e quindi quindicenne al momento, ma che da Poggio Bagnoli dove abitava, era stato sfollato in località Caggiolo, in una stanza. Ha abitato poi di nuovo a Poggio Bagnoli dove è deceduto il 15 novembre 2021 all'età di 90 anni:

Sentimmo di cosa era successo al casello di Ronda perché la gente cominciò a riferire e andammo a vedere. Da Caggiolo passammo per i campi e in linea d'aria essendo il tratto breve ci mettemmo pochissimo ad arrivare lì. C'era un viottolo, un sentiero, che si chiamava 'la Fraschetta' che arrivava proprio in quel punto. Non so esattamente quanto tempo era trascorso dal momento dell'incidente, forse un'ora ma me lo immagino io e non facevano tanto avvicinare. Ma noi riuscimmo a eludere il blocco con la nostra perfetta conoscenza dei posti.

Non mi ricordo di preciso la situazione meteorologica, non rammento se c'era il sole, ma quello che sono sicuro è che non pioveva e non era piovuto perché ci andai senza ombrello. Questo lo posso garantire al cento per cento.

Quando arrivai avevano già coperto alcuni cadaveri. L'unica cosa che mi è rimasta nella memoria e che ancora ho limpida nella mente è che sotto il binario, nel vagone inclinato che era deragliato, c'era un uomo con entrambe le gambe tagliate. Lo vidi benissimo e questa cosa me la sono sempre portata dentro. L'uomo da una parte e le gambe da quell'altra. Più di questo però non posso dire perché la zona era presidiata.

Poi dopo vennero dette tante cose perché sul fatto che i tedeschi aves-

sero buttato giù tutti i ponti e i tralicci della corrente e pertanto non ci fosse proprio l'energia elettrica, tanto è vero che in quel periodo quando i primi treni ricominciarono a viaggiare, viaggiavano a vapore, oppure diesel. E per via della corrente che mancava non c'era neanche più la sbarra che chiudeva la strada al casello e c'era una capretta. E c'è chi diceva che la capretta non era al centro della strada e il pullman credeva che fosse via libera, oppure chi diceva che al Donzellini non gli avevano fatto fare le ferie e insomma, un sacco di discorsi che non so quanta credibilità avessero. Fatto sta che il Donzellini fu condannato e mandato in prigione.

Io il Donzellini lo conoscevo, di vista ma lo conoscevo. Non ricordo bene di dove fosse, mi pare che poi tornò dalle parti di Siena.

Non frequentavamo molto quel passaggio a livello, o perlomeno non lo frequentavo io. Il Donzellini aveva tra gli altri una ragazza, una figliola parecchio bella e io ero un ragazzino. Però quelli più grandi di me ci andavano lì proprio per via di questa ragazza.

Noi ci si passava perché a quel tempo la strada era quella lì, per cui si doveva transitare di lì per forza. Il ponte della ferrovia dove ora si passa sotto quello si c'era già, il treno passava lì sopra anche prima, certo, ma la strada con la curva sotto fu fatta dopo. C'era solo quel piccolo torrente che si chiama appunto Rio Maggio. Lo so perché in tempo di guerra quando i tedeschi per radio mandavano i messaggi cifrati in codice, dicevano sempre 'bombardato nei pressi del Rio Maggio'.

Alla mia famiglia i tedeschi in ritirata bombardarono la casa, la distrussero. Io abitavo lungo la statale, tra il bivio per Montozzi e quello per Pieve a Presciano, accanto alla casa in pietra dove oggi c'è scritto Poggio Bagnoli, che è l'unica delle tre che non fu buttata giù ed è rimasta tale e quale. Le altre due sono state invece rifatte in seguito. Io stavo nella seconda che era un casamento molto grande, parecchio più grande di quello di adesso e ricordo che ci abitava tra gli altri Ottavio del Boschi che aveva una figliola, la Luisa (mio nonno e mia mamma n.d.a.) che essendo di nove anni più piccola di me io mi divertivo a tenerla in collo. Per andare in casa mia passavo davanti alla loro cucina e la Nunzia, la moglie di Ottavio (mia nonna n.d.a.), quando aveva da fare ogni tanto mi chiedeva di tenergli la Luisa. Ottavio con il vinco era uno di quelli che sentiva l'acqua, un raddomante come si dice, e quel pozzo che ancora vedete davanti a quella casa di mezzo rifatta lo fece lui, ce la trovò lui l'acqua. Quel pozzo, a differenza della casa, è rimasto tale e quale. Insomma, poi arrivarono i tedeschi, ci fecero uscire dalle abitazioni, ci fecero evacuare tutti a Caggiolo, ci minarono il casamento e lo fecero saltare in aria.

Perché dico tutto questo? Perché il fondo della strada nel punto di quel passaggio a livello dove è successa la tragedia, quel tratto viario, era formato dalle macerie della mia, della nostra casa, di quel casamento bombardato. Mi ricordo che venivano a prendere quegli inerti con le camionette, con i mezzi e tutta la demolizione fu portata in quel pezzetto che devia verso il passaggio a livello e fino giù. Per cui se vogliamo in quel pezzo di strada c'era un qualcosa di me, della mia famiglia, una parte dei miei affetti. Quel sangue è stato versato su quelli che erano stati i muri di casa mia, di casa nostra.

Ma c'è di più: nella nostra casa aveva alloggiato Giuseppe Garibaldi. Difatti proprio Garibaldi fece fare un campo di addestramento per il tiro con la carabina a Poggio Bagnoli, più o meno nella valle dello Scerfio, cioè la strada che va verso Pieve a Presciano e la cosa è testimoniata anche da un foglio firmato a mano dallo stesso Garibaldi che si trova negli archivi del comune. E sembra, ma all'epoca era confermato da numerose testimonianze e si può dire con certezza, che quando venne a fare questa cosa alloggiò proprio nel casamento in oggetto dove stavamo noi.

La casa dove era il passaggio a livello, che oggi non c'è più, era una casa delle ferrovie, era abitata da ferrovieri. Quella prima che c'è ancora invece no, era una casa privata. Ma l'immobile dove c'era il passaggio a livello era proprio per il personale delle ferrovie, proprietà delle ferrovie.

Quindi arriviamo alla testimonianza di Giuseppe Tigli, di Montalto, nato nel 1933 e morto nel Novembre del 2020, che al momento dell'incidente si trovava a pochi metri dal luogo del sinistro e arrivò sul posto ancor prima dei soccorsi:

Ancora non era riattivata la linea e ricordo che c'era la littorina a gasolio. Sicché c'era questo pullman che noi quando si vedeva dicevamo: "ecco l'Ascoli Piceno!", perché subito dopo la guerra avevano riattivato questo servizio di pullman. Forse ce ne sarà stato qualche altro, non lo so, ma a ricordanza mia mi pare che quello fosse stato l'unico servizio su gomma di linea dell'epoca.

Questo pullman partiva da Firenze e andava verso Perugia, Assisi, Ascoli Piceno e Ancona. Non passava tutti i giorni, passava mi pare un giorno sì e un giorno no e per tutti noi che non vedevamo mai nulla il passaggio di questo mezzo diventò confidenziale, famigliare.

Ma veniamo alla storia dell'incidente. Io abitavo a Poggio Bagnoli ma ero con i maiali al Merre, di là dalle case dove ora ci sono le vigne. Per cui ero lì, quasi sul posto.

Passò uno in bicicletta che andava come una schioppettata e cominciò a urlare: “il treno ha preso il pullman, il treno ha preso il pullman!”. O guarda caso io avevo visto passare proprio allora, un momento prima, questo pullman. Più o meno tre minuti prima mi sembra, all'incirca. E allora io via di corsa, lasciai lì i maiali, tanto dove volevi che andassero... andai laggiù correndo a perdifiato.

Quando arrivammo io e alcuni ragazzi del posto lo spettacolo! Lo spettacolo straziante e indescrivibile... trimbelli di carne dappertutto, pezzi di persone sparse ovunque, una cosa che non trovo gli aggettivi per descriverla tanto fu lo scempio umano. Penso che saranno passati sei, sette, massimo otto minuti da quando successe lo schianto a quando arrivai io.

Lì per lì sembrava che l'autista ce la potesse fare ma dopo poco morì anche lui. Ricordo che perlomeno 3 persone si salvarono, tra cui una vecchietta, una donna anziana, con una bambina perché ricordo che le portarono in casa di quella che poi sarebbe divenuta mia moglie che abitava lì, al casello, nell'appartamento accanto a quello dei Donzellini. Perdevano sangue, poi li portarono all'ospedale, ma i primi soccorsi glieli fecero la famiglia di mia moglie. E questa donna con questa bambina alla fine comunque si salvarono, seppur un po' sciupacchiate.

Ritornando al nostro arrivo laggiù un casino, pezzi di littorina in qua e in là per la scarpata. E questa è la realtà. La testa del treno, da Ronda, arrivò alla Botte. Voi non lo sapete dov'è la Botte, ma saranno 150 metri e anche più verso Laterina. Andò a deragliare laggiù, nei greppi. La sfortuna fu anche che a quei tempi parecchi pullman avevano la guida a destra. Io non mi ricordo se anche quello ce l'aveva a destra, ma vedrai che il guidatore era dalla parte che arrivò il treno.

Io il Donzellini e la sua famiglia me li ricordo bene. Il suo compito era mettere le caprette al passaggio dei treni ma teniamo presente che di treni non ne passava tanti, ce n'erano mi sembra 3 al giorno all'incirca. E invece quella volta le caprette non c'erano, il pullman entrò e successe ciò che successe. E se mi ricordo bene una delle figliole, la più piccola, nacque dopo l'incidente perché mi sembra che la Maria fosse stata incinta quando successe la tragedia.

Questo pullman era uno dei primi pulmetti da una venticinquina di persone. Io me lo ricordo perché non si vedeva altro, la macchina non l'aveva quasi nessuno. Tutt'al più, i più fortunati, avevano la bicicletta, ma non è che si vedesse passare dimolti mezzi a motore, anzi, ogni tanto qualcuno ma molto di rado. Per cui quando passava questo pullman che noi chiamavamo l'Ascoli Piceno non dico fosse un evento, ma quasi.

La corrente elettrica non c'era, andavamo tutti con il carburo e i treni andavano col gasolio.

Prima della guerra la corrente esisteva, ce l'avevamo. Mio babbo mi diceva che a Poggio Bagnoli la corrente arrivò nel 1927 e misero la luce dappertutto, anche nelle stalle.

Io abitavo lì dov'è quella chiesina, dove ora ci abita Franco Pichini, ai cipressi. La porta della chiesina era attaccata alla porta della cucina di casa nostra. E a quella chiesina ricordo le donne venivano a dirci il rosario nel mese di maggio ed era consacrata a tutti gli effetti. Poi venne il prete di Pergine, il Peruzzi, fece levare la Pietra Sacra che era lì e la chiesa diventò una capanna dove noi ci mettevamo le cose e gli attrezzi.

Ora anche lì è tutto cambiato, hanno fatto le scale di fuori e invece noi avevamo un entrone grande e un corridoio lungo. Da una parte la stalla con la stanza del segato, in fondo giù avevamo la cantina ma era grande, enorme, perché prendeva tutta la parte di là, dove c'era ogni cosa.

Poi venimmo via perché mio fratello si sposò, le mie due sorelle anche, tanto è vero che in un anno si fecero 3 matrimoni. Sicché rimanemmo io, che ero il più piccino con mio babbo e mia mamma e perciò non ci si faceva più nulla in tutto quello spazio.

Però finché sono stato lì con i maiali spesso andavo al Merre, ecco perché mi ricordo bene questo incidente.

Il Merre è lì, a un passo dal luogo del sinistro e mi sono sempre chiesto sul fatto del perché io, pur essendo lì, non sentii nulla di rumore, o perlomeno l'avrò sentito ma non ci feci caso e seppi della cosa solo perché arrivò questo tizio in bicicletta che cominciò a urlare come un ossesso.

I carabinieri arrivarono dopo un pezzetto, non vennero subito. Perché i carabinieri andavano in bicicletta, mica avevano le macchine. E da Ponticino all'ora che furono avvertiti, all'ora che pedalando arrivarono lì, ne passò di tempo. E' chiaro che una volta arrivati ci fecero allontanare da quello strazio, di quei pezzi di gambe di qua e di là, di teste staccate, di mezze persone da una parte e mezze persone da quell'altra. Io lo strazio a quel modo ne ho visto solo un altro, ma lì si trattava di quattro persone, qui invece era un finimondo di gente tritata. Ovvero quando cascò l'aereo alla Pieve a Presciano.

In tempo di guerra davanti al paese di Pieve a Presciano giù in quei campi ci cascò un apparecchio inglese. Mi sembra era il '43. Era passato da poco mezzogiorno e con altri ragazzetti da Pergine vedemmo questo apparecchio che cominciò a fumare e poi giù precipitò in quel piano.

Allora noi via, si prese a corsa a piedi e andammo alla Pieve.

Questo aeroplano era cascato nel campo del Ricci, dell'Emilia. I Ricci abitavano lì, facevano i carrai, lavoravano tanto e l'aereo cascò proprio nel loro campo. Forse fu colpito dalla contraerea. E quando arrivammo sul posto ci accorgemmo che c'erano 4 persone. Ti assicuro che vederle friggere a quella maniera, come si frigge un coniglio, la cosa fu raccapricciante e me la sono sempre portata dentro, un'impressione per noi ragazzi inaudita. Ecco, lo strazio di quegli inglesi è paragonabile a quello dell'incidente del treno con il pullman.

Ma torniamo al Donzellini. Ti dico un'altra cosa. La figliola quella più grande, l'Anna, rimase incinta. Non ti posso dire di chi perché la famiglia ancora abita qua. Però ti posso dire che questa ragazza si era innamorata di quest'uomo dal quale rimase incinta e noi si sapeva che la sera si vedevano. Però quest'uomo non ne volle sapere.

Questa ragazza, quando il babbo era ormai in prigione, andò per serva a servizio dal Sestini a Pergine perché il Sestini aveva 16 poderi ed era anche il nostro padrone.

Una domenica mattina andammo a portare gli obblighi, così erano chiamati, al Sestini. Gli obblighi erano gli animali, i polli, i conigli, le uova e tutto il resto che spettava di diritto al padrone. Quella domenica mattina gli portammo proprio le uova, lo ricordo bene e venne ad aprirci questa figliola. Io la vidi che era cambiata, ma io ero ragazzo, sapevo dimolto. Lì per lì stiedi zitto, ma dopo gli feci a mia mamma: "mamma, l'hai vista l'Anna, mi sembra che sia incinta!". Lei mi riprese subito: "Stai zitto, non si dicono queste cose!".

Però poi venne fuori il discorso di questa figliola rimasta incinta, la colpa la diedero a quello che ce l'aveva, ovvio, che però non la volle, rifiutò la paternità e così fu.

Dopo questo episodio dell'Anna, i Donzellini andarono via, sparirono tutti quanti e tornarono a contadini là dalle parti di Siena verso Monteriggioni. Perché sai, la cosa a quei tempi fu grossa. Magari oggi non ci si fa nemmeno caso, ma in quel periodo avere una figliola che t'è rimasta incinta senza babbo, cioè una ragazza madre come si dice ora, era una vergogna immane.

Adolfo, uno dei suoi due fratelli, però non sono sicuro che si trasferì con la famiglia a Siena perché lo rividi a Firenze quando andai in una farmacia a prendere la pappa reale per il mio figliolo Marco. Era piccino, non voleva mangiare e allora mia nonna diceva portagli la pappa reale e non si poteva trovare che a Firenze a quei tempi.

Per cui andai in questa farmacia o non me lo trovo davanti? Ci salutammo, ciao ciao, ma non facemmo nessun discorso.

Dopo l'arresto del Donzellini misero a quel casello il Palazzeschi Settimio, che abitava lì al Merre, ma non ce lo misero da solo come invece faceva prima il Donzellini, anche perché i treni cominciarono ad aumentare di numero. Si dava il cambio con l'Affricani che stava a Cavi. Quando c'era il Donzellini passavano questi tre o quattro treni a gasolio ma mica era stata riattivata la linea perbene. Invece dopo piano piano sempre più treni cominciarono a passare.

Un'altra cosa che ti posso dire è che i miei suoceri, da lì, tornarono al casello sotto Caggiolo, perché anche laggiù a Caggiolo c'era un casello. Mio suocero al ritorno dalla guerra in Africa entrò in ferrovia e con mia suocera erano entrambi ferrovieri. Mia suocera aveva lo stocco.

Quando la linea fu riattivata perbene, loro dovevano presenziare tutti i treni che passavano fino a una certa ora, non ricordo se le 9 o le 10 la sera. Se andava il treno verso Roma dovevano tenere lo stocco per il verso di Roma, altrimenti se andava verso Firenze lo tenevano in quella direzione.

Lo stocco era un tubo con una bandiera dentro che doveva essere levata e direzionata al passaggio del treno. Però si diceva lo stocco perché comunque la bandiera non la levavano mai, tanto era uguale.

Mio suocero, il Becattini Francesco, prima faceva il contadino. Poi lo chiamarono sotto le armi e tornò dall'Africa, dalla Libia, con la polmonite. Insomma, fece finta di essere malato ma un po' di febbre ce l'aveva per cui... e questo gli permise di entrare in ferrovia.

Era uno di quelli che guardava i binari, con la squadra, di giorno e di notte. Ricordo che i binari li guardavano bene e se c'era qualcosa che non andava se ne accorgevano subito. Poi gli diedero lo stocco e tornò con la famiglia a questo casello.

Ma finché i Becattini e i Donzellini hanno abitato vicini il loro rapporto è sempre stato più che buono e del tutto molto amichevole.”

Adesso il ricordo di Giorgio Bossini, abitante a Santo Stefano di Basciano nel comune di Monteriggioni (SI), per un po' di tempo vicino di casa dei Donzellini:

Avevo saputo di questa vicenda, che il Donzellini non aveva chiuso un passaggio a livello, c'era anche la voce che anche i figli ci lavorassero e furono licenziati e se ricordo bene Amedeo fu anche condannato. E vennero qua, tornarono in quest'abitazione bassa qui di fronte alla mia, l'ultima a destra guardando di faccia il fabbricato (le foto n. 35 e 36 n.d.a.). Se ricordo bene non mi pare però che qua vennero tutti e due i figli maschi, ma penso solo uno, mi sembra Amos, che conoscevo

bene perché è stato sempre qui a Santo Stefano e aveva una moglie che si chiamava Caterina.

E i Donzellini hanno abitato sempre qua perché avevano un podere che comprarono e hanno poi in seguito rivenduto per costruire quella casa lì vicino alla loro, al numero civico 18 (ved. foto 40).

Adesso è stata ristrutturata, non presenta più i caratteri di prima. Ma quell'abitazione in origine fu costruita proprio dai Donzellini grazie ai proventi del podere.

Poi Amedeo morì, nel 1963 a causa di un infarto. Morì proprio qui, in mezzo alla strada, davanti alla sua casa, all'improvviso, me lo ricordo bene. Ma era malato perché già una volta in precedenza Amedeo aveva avuto un infarto.

La famiglia Donzellini continuò comunque ad abitare qui a Santo Stefano, anche se oggi però non c'è rimasto più nessun discendente sia perché sono morti tutti e sia perché gli eredi si sono trasferiti altrove. L'ultima dei Donzellini a lasciare Santo Stefano fu proprio Caterina, che vendette qua e siccome lei proveniva delle zone di Arezzo, se non sbaglio da Ponticino, ritornò a vivere là. Poi è morta anche lei.



*Foto 40, la casa costruita dai Donzellini a Santo Stefano di Basciano -
Foto dell'Autore*

Ed eccoci a Carlo Boschi nato nel 1943 abitante a Pieve a Presciano:

La mia famiglia originaria veniva da Laterina. Mio nonno Giuseppe e il mio bisnonno Angelo vennero via da Laterina per stabilirsi a Poggio Bagnoli. Quando i tedeschi in ritirata buttarono giù la nostra casa, come riportato nella testimonianza di Silvano Volpi, noi andammo ad abitare come si diceva allora "a contadini" nelle case di fronte al ristorante del Cacciatore, dove oggi abita Remigio del Pichini, che mi ricordo si chiamava "La Spaccata", perché a quei tempi ogni podere

aveva un nome. I padroni di quelle terre erano i Sestini di Pergine e la mia famiglia per qualche tempo lavorò alle loro dipendenze.

E io mi ricordo che giù a quel passaggio a livello ci andavo spesso perché lì ci abitavano i Becattini che avevano due figli maschi, Marcello e Rinaldo che più o meno avevano la mia età per cui eravamo spesso insieme, diciamo che siamo cresciuti da coetanei. Tra l'altro Marcello era un mio "fratello di latte" perché sua mamma quando nacque non aveva il latte per allattarlo e come spesso succedeva a quei tempi lo facevano allattare alle madri che ce l'avevano e fu così che mia mamma, la Nunzia, lo allattò lei.

Con Rinaldo avevamo in comune anche la passione per l'elettricità tanto è vero che io ho fatto l'elettricista e lui mise un negozio di elettricità a Monteverchi che tutt'oggi esiste.

Ovviamente io non ho ricordanza dell'incidente in quanto quando successe avevo solo 3 anni, ma durante la mia giovinezza ne ho sentito parlare molto perché i Becattini si ritrovano protagonisti loro malgrado loro di quell'evento. I primi soccorsi ai feriti glieli fece la loro mamma.

Ora la testimonianza di Francesco Sordini di Ponticino che al momento della tragedia aveva 8 anni essendo nato nel 1938:

A Ponticino venimmo a conoscenza della cosa perché la gente strillava e urlava, tutti sapemmo subito di quello che era successo ovviamente. C'era chi piangeva, chi si disperava.

Io mi ricordo bene il tutto perché mio zio prese il motofurgone, da solo, e andò laggiù. Ci andò con quel mezzo perché il motofurgone aveva il cassone e se ci fosse stato da portare i feriti da qualche parte con quell'automezzo lo poteva fare. Si precipitò sul posto ma non riuscì a raccattare nessun ferito perché c'erano rimasti solo tutti quelli morti. Otto esseri umani tritati lì per terra. E chi non era morto lo portarono via negli ospedali e qualcuno morì anche lì.

Così mio zio tornò a vuoto con il motofurgone e piangeva disperato per quel disastro che aveva visto.

Tra di noi c'era chi magari per la curiosità sarebbe voluto andare a vedere, ma io non andai perché ero piccolo. Mia mamma mi rimproverava e mi diceva: "Stai a casa eh, mi raccomando! Non andare!". E io ubbidii.

Un episodio però mi è rimasto impresso. Ricordo che eravamo tutti in fila da una parte nel centro del paese giù alla curva a veder passare le ambulanze e i mezzi di soccorso con il cuore in gola per il pensiero della tragedia. A un certo punto vedemmo passare la jeep dei carabinieri con quella bambina dentro, quella bambina che si salvò e che rimase

incolume. La portarono ad Arezzo. L'aveva in collo un maresciallo, se la stringeva al petto.

La jeep era scoperta. Atmosfericamente era una giornata di sereno, anche se era ottobre il tempo era buono e mi ricordo appunto di questo carabiniere nella jeep che stringeva questa bambina a se con tutte e due le mani. Non me lo scorderò mai.



Foto 41, 42, l'ex passaggio a livello del Palazzone oggi - Foto dell'Autore

Un altro episodio che mi ricordo bene successe all'incirca una settimana dopo. Ero a Campogialli dalla mia nonna e in paese c'era una specie di edicola, una bottega che vendeva i giornali. E lì vidi una rivista, "La Tribuna Illustrata", con la copertina dove c'era il disegno dell'incidente. Era lì in bella mostra, come un manifesto.

"La Tribuna Illustrata" e "La Domenica del Corriere" erano le due riviste che andavano in voga a quei tempi.

Poi a Ponticino ci sono state altre tragedie ferroviarie nel tempo. Una successe negli anni '50 e lì vidi tutto. Ormai ero grandicello. Al Palazzone, dopo Ponticino andando verso Arezzo per la strada che si va giù alla diga de La Penna (ved. foto 41 e 42 al km. ferroviario 242+092

n.d.a.) perché allora la strada passava di lì e non avevano ancora fatto il ponte diritto, c'era anche lì un passaggio a livello chiamato appunto "Il Palazzone". Successe che il Poponcini di Ponticino, il casellante che faceva il ferroviere, lasciò aperte le sbarre e un treno merci prese una macchina, una Fiat 1100. Un tritio, il treno portò il rottame di questa macchina quasi giù al ponte dell'Allodola.

Un'altra volta allo stesso passaggio a livello il treno prese un ciclista. C'erano le corse e ricordo che lui era il primo, in quel momento era in testa alla gara. Passò sotto le sbarre, scansò un treno e venne preso dall'altro treno sull'altro binario. Rimase vivo ma il treno gli seguì le gambe. Anche quella fu una tragedia di nulla!

Invece di bloccare la corsa, quando le sbarre erano abbassate, questi sciagurati attraversavano. Passavano sotto le sbarre con le biciclette, guardavano se arrivavano i treni e andavano da quell'altra parte della ferrovia per guadagnare tempo, per arrivare prima al traguardo. Erano degli incoscienti, presi dalla foga dell'agonismo. E quello non ce la fece, rimase mozzato".

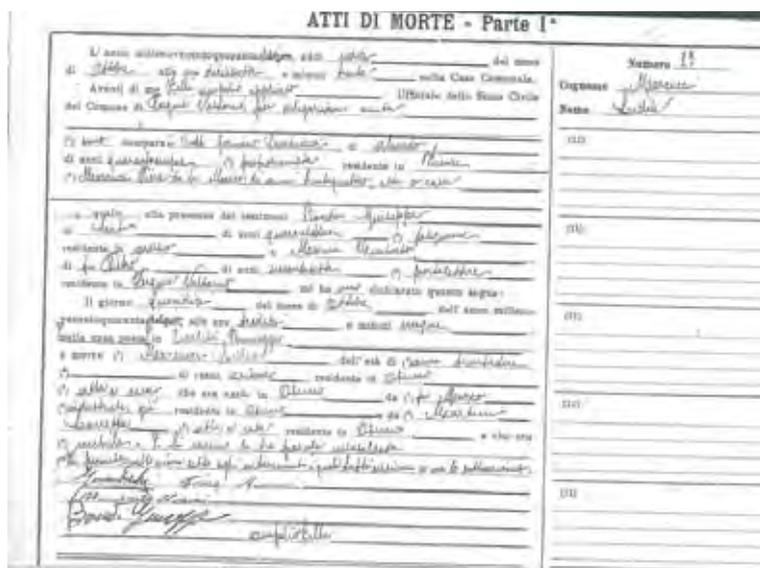


Foto 43, atto di morte di Marcucci Lidia per gentile concessione del Comune di Laterina Pergine Valdarno (AR)

Adesso la testimonianza di Fosca Fanetti nata nel 1941 e abitante a Rimaggio, con un piccolo ricordo anche del marito Anacleto Calvelli:

“Io sono nata a Rimaggio nella casa dove abito adesso, proprio sopra il

passaggio a livello, non quello dove successe l'incidente ma a quest'altro, sulla strada che collega il paese di Pergine alla statale. Perché ce n'erano due di passaggi a livello qui a Rimaggio, quello più verso Poggio Bagnoli dove avvenne lo scontro e questo di fronte alla fattoria dove abito io.

Dopo sposata ho abitato per un periodo a Firenze ma poi siamo ritornati qua dove sono le mie radici. E mi ricordo di questa cosa grossa che successe ma siccome ero piccola, avevo 5 anni, non ho memoria diretta, anche se il trambusto me lo ricordo. Mi ricordo addirittura la guerra, che era finita due anni prima perché ho memoria di quando ci mandarono sfollati giù a Caggiolo.

Vedi, io soffro di claustrofobia proprio perché da piccolina ho avuto lo shock di questo buio, di questo chiuso di quando ci mandarono laggiù, evidentemente questa cosa di bambina ammassata a quel buio con altre famiglie me la sono portata dietro a livello mentale e di ricordi. Pensa che avevamo una zia paralizzata in casa, zoppa, che aveva avuto la poliomelite, e ci toccò andare a Caggiolo con questa donna che ci dovemmo trascinare dietro, fu un'impresa. Si camminò in un viottolino per arrivare laggiù. E' vero che avevo tre anni, ma come si fa a non ricordarsi di queste cose?

Però certo che di quell'incidente del treno ne fu parlato anche in seguito, ci mancherebbe altro. Ho sempre sentito dire che fu una grande disgrazia e che la colpa fu del casellante che abitava proprio lì a Ronda. Gli unici miei ricordi diretti di quel giorno fu il trambusto, quelle autoambulanze, le grida, quelle sì me le ricordo. Noi piccolini andammo alla statale, alla fattoria, vedemmo tutto questo disastro in lontananza, passarono tante ambulanze, ci fu un via vai di gente, chi urlava, chi berciava. Quello sì me lo ricordo, certo.

Nella casa di sopra a dove successe l'incidente, non quella dove abitava il casellante ma nell'altra che esiste ancora, ci abitava mia mamma. Poi andò via e ci tornarono i Landi, con la Florida, la mamma di Agostino, che noi chiamavamo zia perché eravamo un po' parenti.

Quel passaggio a livello che era qui vicino a casa mia era il nostro vivere (ved. foto 44 e 45). Vicino alle sbarre c'era la bottega del Sensini, con la Lidia, che faceva da tabacchi, da alimentari, da bar, tutto. Andavamo tutti a fare la spesa lì. I Sensini avevano sia l'abitazione che la bottega, tutto insieme.

A quella bottega ricordo che non vendevano la pasta nelle confezioni sigillate com'è oggi, ma ce la vendevano nei sacchetti di carta e a volte pure nei fogli accartocciati. Avevano un mobile con tutti i cassetti, prendevano la pasta con la mestola apposta, a volte pure con le mani,

la mettevano nei sacchetti, la pesavano e ce la davano. Ne acquistavamo un etto, due etti, quanta uno ne voleva. Prendevano la carta, ci impacchettavano la pasta e via. Allora funzionava così.



Foto 44, 45, l'ex passaggio a livello "del Sensini" - Foto archivio Biblioteca del Comune di Laterina Pergine Valdarno

Io mi ricordo che dal Sensini ci fu la prima televisione della zona. C'era una grande sala, c'era il bar e andavamo tutti a vedere "Lascia o raddoppia" di Mike Bongiorno lì. Perché a quei tempi la televisione mica ce l'aveva nessuno. E il fatto che fosse arrivata la prima televisione proprio in quel locale fu un evento inimmaginabile e questo luogo era conosciuto da tutti proprio come il "passaggio a livello del Sensini".

Poi quando mi sposai ci regalarono anche a noi una televisione, ma erano una rarità.

E quel posto dove c'era il passaggio a livello e dove c'era anche questo locale, era il nostro ritrovo, era la nostra vita di socializzazione.

A quei tempi c'era tanta gente che abitava qui, tante famiglie. Non guardare che ora ci siamo rimasti solo noi, ma pensa che solo di ragazzi e ragazze della mia età eravamo in 18 che stavamo tutti in queste case intorno. E laggiù c'era sempre questo grosso ritrovo, la domenica le giornate erano lì.

Di là dai binari c'era la bottega, poi c'era appunto il passaggio a livello e di qua c'era il pallaio con la gente che veniva da tutti i posti a giocare a bocce, da Pergine, da Ponticino, da tutti i posti. C'era un brulichio di persone che non immagini nemmeno, era sempre pieno. E questo pallaio lo teneva in custodia mio babbo Gino, gli stava dietro lui. Lo teneva di nulla, era un gioiellino, la gente faceva le corse per venire a giocare qui. Pensa che ancora oggi conservo gelosamente le bocce di quel pallaio che mio babbo mi ha lasciato, chissà quante mani hanno tirato queste palle e quanta gente si è divertita giocandoci.

Anche mio babbo era ferroviere, era cantoniere in linea. E pure mio fratello entrò in ferrovia, era capostazione a Laterina, a Montalto, abitava nella casa sopra la stazione.

Poi passava il Maccari con il carrello dei gelati, era sempre una festa. Erano le nostre domeniche e noi si stava bene, eravamo felici e ci si voleva tutti bene.

Al passaggio a livello ci lavorava Alfredo Caccialupi che chiamavano 'Pirullo' di soprannome e poi Marsilio Bassi che ci abitava pure nell'abitazione del casellante che era lì. Altri ferrovieri gli davano il cambio quando c'era la necessità, ma i titolari fissi erano loro due.

Quando buttarono giù il passaggio a livello che fecero poi tutto il ponte, in quella casa che demolirono ci abitava una mia zia. Poverina, rimase senza un tetto e gli toccò andare a Ponticino perché, siccome era senza casa, gli toccò accompagnarsi con un uomo di lì.

Interviene il marito di Fosca, Anacleto Calvelli con un ricordo a lieto fine:

Abitavo a Levane e venivo dalla Fosca, eravamo fidanzati. E io per arrivare a casa sua dovevo attraversare questo passaggio a livello. Una volta Marsilio, il casellante, avvicinò l'orecchio al binario per sentire se arrivava il treno e mi disse: 'vieni vieni, attraversa' e io gli dissi 'no no, vado a piedi'. Dopo un attimo, neanche avevo finito la risposta, zooom, passò il treno a tutta velocità. Perché sì, le sbarre c'erano, ma erano sempre chiuse, però c'era lui che faceva servizio. Ma faceva servizio a orario, e i treni non erano mai in orario per cui doveva chiedere, ma era un casino, spesso non si capivano. E allora lui sentiva con l'orecchio quando i treni stavano per arrivare al passaggio a livello e si basava usando questo stratagemma. Girava il capo, metteva l'orecchio verso il binario, ascoltava e con quello si regolava. E quella volta mi disse 'vieni, vieni tranquillo'. Meno male non gli diedi retta!

Io lo posso dire che per mia moglie ho rischiato la vita!

Quindi le parole di Ilio Castellucci nato nel 1935, anch'esso, come Francesco Sordini, di Ponticino:

Mi ricordo del fatto. Avevo 11 anni e se ne parlò molto di quella tragedia. E in qualche modo mio babbo fu uno dei protagonisti seppur marginale e involontario della cosa, se così si può dire, come mi testimoniò proprio lui stesso.

Mio padre si chiamava Ettore e a quel tempo faceva il ferroviere ed era capo stazione appunto alla stazione di Ponticino. Quel rapido si fermò alla stazione del nostro paese, fu l'ultima fermata prima del tragico impatto, d'altronde passavano così pochi treni che quei pochi si fermavano alle stazioni.

Con mio babbo lavorava un cosiddetto "manovale", anche lui di Ponticino, Frisone Massini. Perché alle stazioni ci dovevano essere sempre perlomeno un capostazione e un manovale. Caso oltretutto ha poi voluto che anche i figli di Ettore e di Frisone fossero anch'essi a loro volta ferrovieri, il sottoscritto ai lavori e Pasquale Massini al viaggiante.

Ma a parte questo, quel rapido per ripartire da Ponticino ebbe bisogno di una prescrizione, che in gergo ferroviario si chiama "M40", che praticamente è un foglio che viene emesso per dare precise indicazioni sulle cose più disparate a cui è fatto obbligo attenersi. E quel foglio mio babbo e Frisone dovettero darlo al macchinista del treno.

Però successe che nel passarlo di mano, quel pezzo di carta cadde e si infilò proprio tra le ruote del treno e il marciapiede. Così Frisone dovette inginocchiarsi, piegarsi e buttare il busto sotto il treno, abbassare

la testa e andare con la mano a recuperarlo. E ci mise un po', non tanti secondi, non saprei quantificarli, ma un po' ne passarono.

Una volta raccattato questo pezzo di carta, mio babbo lo riporse al macchinista il quale prese finalmente questo M40, poi mio babbo alzò la paletta e a quel punto il convoglio poté così ripartire.

Un episodio apparentemente banale, di quelli come ne succedono tante volte e solitamente non ci si fa neanche caso e ce se ne scorda. Ma col senno di poi possiamo ben dire che il tempo trascorso nel raccogliere quel foglio e darlo nuovamente al macchinista, fu determinante per l'appuntamento all'impatto con il pullman. Una specie di segno del destino insomma.

In quel periodo e negli anni seguenti purtroppo si verificarono altri incidenti ai numerosi passaggi a livello che c'erano in zona.

Un passaggio a livello per così dire "disgraziato" fu quello chiamato "del Palazzone". Il Palazzone era da Ponticino andando verso Arezzo. Superato il ponte dell'autostrada si svolta a sinistra per la strada che va verso la diga de La Penna e lì, quando si interseca la ferrovia, perché poi la diga è ben al di là della strada ferrata, c'era questo passaggio a livello.

Succedeva che il casellante doveva chiamare con il telefono le stazioni di Indicatore a sud e di Ponticino a nord per informarsi sull'andamento dei treni, perché non sempre erano in orario. E in base a queste comunicazioni telefoniche sbarrava o meno la strada. Però non sempre tali comunicazioni venivano date o recepite in maniera corretta, le linee telefoniche erano state appena ripristinate dai danni della guerra e c'erano purtroppo le volte dove si creavano incomprensioni.

E a questo proposito ricordo per esempio dell'incidente tra il treno e una macchina dove c'erano a bordo marito e moglie. Lui era un dottore. Morirono tutti e due, con la vettura ridotta ad un ammasso di lamiere. Se ricordo bene saranno stati i primi anni '50, perché ormai ero grandicello.

Così come ricordo, sempre al Palazzone, di uno in bicicletta che ebbe le gambe mozzate. Non morì, ma gli arti inferiori li perse tagliati dal treno.

Adesso un ricordo molto toccante, quello di Luigi Fiore, nipote del primo macchinista di quel treno, Onorino Pace. Questo il suo scritto in una mail inviata il 17 gennaio del 2022 con delle foto che ritraggono proprio "il Maestro":

Il macchinista di quel treno era il mio nonno materno Onorino.

Nonno Onorino, nato nel 1904, era il padre di mia madre Loretta

ritratta nella foto 46 con i genitori scattata nel 1949, cioè 3 anni dopo l'incidente, e di mia zia Paola.



Foto 46, il macchinista Onorino Pace con la moglie Giulia e la figlia Loretta, foto gentilmente concessa dalla famiglia e fornita dal nipote Luigi Fiore

Innanzitutto il nonno era “un ferroviere”. Così si definiva e così si sentiva intimamente; esserlo era per lui un motivo di grande orgoglio. Anche da pensionato, come lo conobbi io, non smise di esserlo: sul comò della camera da letto teneva il diploma che i colleghi delle FS gli diedero il giorno del suo pensionamento e ogni domenica non mancava il suo appuntamento al bar della stazione Termini con gli altri ex-ferrovieri. A vedere i film si andava al dopolavoro ferroviario e a noi bambini ci portava in stazione per farci vedere la “Tartaruga” o il nuovissimo “Caimano”. Un’immedesimazione totale con l’azienda.

Raccontava con orgoglio il suo percorso nelle FS, lui che da giovane garzone di Pistoia era poi riuscito ed entrare nelle Ferrovie prima come carbonaio di locomotiva per poi guadagnarsi via via ruoli di maggior prestigio, fino al ruolo più ambito: “macchinista di elettrotreno”.

A Roma conobbe mia nonna Giulia (eccoli teneramente abbracciati nella foto 47, scattata nel 1971) dove si sposarono nel 1932 andando ad abitare nel quartiere Pigneto in via Conte di Carmagnola nella casa dove io ero spesso da bambino e in cui sono poi andato ad abitare

quando mi sono sposato. L'immobile è ancora di mia proprietà anche se adesso mi sono trasferito a Monza ma comunque le mie radici le sento ancora lì.



Foto 47, il macchinista Onorino Pace con la moglie Giulia, foto gentilmente concessa dalla famiglia e fornita dal nipote Luigi Fiore

Onorino era un uomo meticoloso e particolarmente onesto. Ci raccontava del suo recarsi in anticipo in stazione per controllare personalmente il “suo treno” prima di ogni servizio, con le verifiche di routine che diventavano per lui invece controlli veri, seri (e non stento a crederci, avendo poi visto da bambino come controllava la sua 500). Così come sono stato testimone di un suo ritorno al supermercato Coop (da buon comunista, la spesa la faceva solo lì) per restituire le 50 lire di resto che, a suo dire, la cassiera gli aveva dato di troppo.

Per questo, l'incidente fu per lui un momento estremamente difficile. Il “suo treno” che provoca sofferenza, tanta; il processo; l'accusa di imperizia e colpevolezza gridata dall'avvocato della difesa. Un peso enorme per un uomo completamente immedesimato con il proprio lavoro, che si sentiva un uomo buono, che viveva in modo integralista i temi dell'impegno e dell'attenzione.

Anche per questo non amava parlare dell'episodio. Lui che ripeteva di continuo gli aneddoti sull'estrema povertà della sua giovinezza, delle

difficoltà per aver continuato a rifiutare la tessera fascista, delle peripezie per mantenere la famiglia durante la guerra, poi saltava completamente questo periodo e questa vicenda; solo le domande indelicate di noi nipoti riuscivano ad ottenere qualche stringata risposta.

Per questo sono felice di leggere, nella bozza di questo libro, che la figura di mio nonno esce fuori come quella del Maestro. Era veramente un maestro di mestiere. Un umile che, non sollevato dall'esito positivo della vicenda giudiziaria, continuava a sentire la pena della tanta sofferenza che quel giorno si era improvvisamente creata. E che continuava a commuoverlo, come si legge dai racconti di Pedrazzini, anche passati 30 anni dall'avvenimento dei fatti.

Mio nonno è morto nel 1984 all'età di 80 anni.

L'ultima testimonianza, non a caso è stata lasciata alla fine e senza nulla togliere alle altre, è forse la più emozionante di tutte.

Nel corso del 2021, durante la composizione di questo libro, mi sono dato da fare per avere notizie di quella bambina che si salvò dal disastro e che viene più volte citata nel volume. Nel documento della questura si diceva solamente che la creatura abitava a Collestrada di Perugia. Chiedendo e indagando alla fine, con molta fatica, sono riuscito a rintracciare e ad arrivare al suo indirizzo di residenza e il pomeriggio del 26 maggio 2021, nonché una seconda volta la mattina del 30 gennaio 2022, mi sono presentato, con tutta la delicatezza del caso, senza poter dare un preavviso, suonando il campanello della sua bella villetta immersa nel verde sulle splendide colline che dominano la piana di Perugia che guarda verso Assisi.

Mi ha aperto una signora in gambissima, dai lineamenti bellissimi e dall'aspetto molto più giovanile rispetto ai suoi 82 anni, che mi ha accolto nel suo giardino in maniera molto garbata ed ha accettato di essere intervistata e di essere fotografata nello scatto n.48.

Questa allora la testimonianza di Anna Maria Tuttobello a 76 anni dal quel tragico evento:

Il motivo per cui intraprendemmo quel viaggio a Firenze fu che mia nonna aveva degli amici a Firenze, essi erano venuti a Collestrada da noi e io, con mia mamma e mia nonna, ricambiammo quella visita andando ospiti a casa loro per una settimana. Ti chiedo però di non scrivere il nome di questa famiglia.

Io e la nonna ritornammo con quel viaggio perché dovevo rientrare a scuola, ricordo che era il 15 di ottobre e proprio quel giorno le scuole riaprivano, per cui dovevo per forza ritornare a casa. All'epoca doveva-

mo prenotare i viaggi, non era facile far coincidere tutto. La mamma invece, dopo aver fatto il viaggio di andata verso Firenze con noi, si trattenne là da questi amici.

Sul pullman ricordo che c'era un'altra bambina più piccola di me, aveva mi sembra 4 anni, e anch'essa viaggiava con la nonna, proprio come me. E durante il viaggio giocammo insieme per passare il tempo. Loro purtroppo decedettero tutte e due nello scontro.



Foto 48, la signora Anna Maria Tuttobello - Foto dell'Autore

Io ero seduta in fondo, dietro il bigliettaio, e in quel momento dormivo, mi ero appisolata, perché c'era il sedile tutto unito. Mia nonna era accanto a me e diceva il rosario perché lei era molto fedele, nei momenti in cui lo poteva fare pregava sempre.

Io l'ho visto questo treno che arrivava perché la gente urlò, gridò, e allora io mi tirai su di scatto e la nonna mi disse: "No, stai giù, stai giù, dormi che non è niente!". Ma io con tutte quelle grida mi impaurii e poi ci fu quella gran botta.

Mi sentii trascinata dal treno e fummo trascinati fintanto che il treno non deragliò. Mia nonna rimase nella parte intera del pullman, perché il treno entrò dentro il pullman, mentre io credo che fui sbalzata fuori, non lo so ancora oggi mi rendo poco conto della dinamica. Però quel che posso dire è che io mi ritrovai in mezzo ai binari con un morto sopra le gambe. E io che gli dicevo a quest'uomo: "Scansati! Scansati! Alzati, alzati!" perché io mica lo sapevo che questo era morto.

Mia nonna invece era rimasta nel pullman e ebbe il torace schiacciato e lei morì proprio per la gran botta. Poi è vero che aveva anche una ferita in fronte, ma la morte avvenne proprio perché forse gli si era sfondato il torace.

Dopo l'incidente mi prese la polizia, o i carabinieri non ricordo, per interrogarmi. Mi portarono sotto un ponte, sotto un cavalcavia, o perlomeno me lo ricordo così, ho questo flash di questo ponte alto. Diedi le mie generalità, dissi che ero di Collestrada ma non sapevo come fare a rintracciare la mia nonna. Li supplicavo: "Voglio vedere la nonna, voglio vedere la nonna!" e loro mi risposero: "No, guarda, la nonna è stata portata all'ospedale!". "Ma perché è stata portata all'ospedale?" gli chiesi io. E loro mi dissero: "Sì è fatta male a un piede e l'hanno dovuta portare in ospedale".

ATTI DI MORTE - Parte I^a

L'anno millenovecentoquarantadue, addì dieciotto del mese di Ottobre alle ore quattordici e minuti quaranta nella Casa Comunale. Avanti di me Paolo Vespelli, applicato Ufficiale dello Stato Civile del Comune di Perugia Valdarno, frazione (1) comune

(1) sono comparso Camparini Sott'Alberto di Candito di anni quaranta (1) professionista residente in Perugia
 (1) il testimone Paolo Vespelli, applicato Ufficiale dello Stato Civile
 residente in Perugia

il quale alla presenza dei testimoni Gianni Padovani di Perugia di anni quarantasette (1) impiegato residente in Perugia Valdarno e Gianni Vespelli di Perugia di anni ventisei (1) impiegato residente in Perugia Valdarno mi hanno dichiarato quanto segue:

Il giorno quindici del mese di Ottobre dell'anno millenovecentoquarantadue, alle ore dieci e minuti cinque nella casa posta in località Monte S. Antonio Parrocchia è morta (1) Marianna Giostrelli dell'età di cinquantadue (1) di razza striana residente in Perugia (1) vera che era nata in Perugia da Paolo Riccardo (1) impiegato e da Paola Gambacorta (1) vera residente in Perugia e che era (1) vedova di Paolo Giostrelli impiegato Ufficiale dello Stato Civile e che era (1) residente in Perugia Ufficiale dello Stato Civile

Paolo Vespelli, applicato
Gianni Padovani
Gianni Vespelli

Paolo Vespelli, applicato

Foto 49, atto di morte di Giostrelli Marianna, nonna di Anna Maria Tuttobello per gentile concessione del Comune di Laterina Pergine Valdarno (AR)

Ma io intorno a me vidi delle scene orribili e strazianti, dei cadaveri che venivano buttati su delle camionette così, come fossero stati, che ne so, dei sacchi di patate, con i ventri aperti, squarciati. Vidi due gambe tagliate, da sole. Lungo i binari c'erano due gambe, con i piedi tranciati. Due gambe sulle quali feci questo pensiero: perché queste gambe erano piene di efelidi, come quando qualcuno ha i capelli rossi. Chissà se ci sarà stato qualcuno così, non lo so. E io nel vedere quelle gambe con tutte quelle efelidi pensai in testa mia: guarda un po', quello ha i capelli rossi.

Dopo, come riporti tu nella descrizione, mi prese in custodia il maresciallo Morelli di Arezzo e quella notte io dormii a casa sua. Nel pomeriggio giocai con la sua figlia e con altri ragazzini e ragazzine che abitavano nei dintorni, tutto il giorno giocammo e la sera andammo a dormire. Io volevo dormire con la bambina ma non me lo permisero, mi fecero dormire in salotto. Ricordo che io stiedi tutta la notte, ma tutta la notte per intero, a chiedere “che ore sono? Che ore sono?” perché quella notte ci fu la luna piena e dalle imposte filtrava questa gran luce e io pensavo che fosse giorno. Forse ogni tanto mi sarò assopita, questo senz'altro, ma spesso mi svegliai e credevo che fosse giorno.

Io tutto non sapevo, non mi rendevo perfettamente conto di ciò che era successo davvero, era avvenuto tutto in maniera caotica. L'indomani vennero a prendermi mio zio e mio padre.

Certo, quella cosa un po' mi cambiò nel carattere, cominciai a fare le bizzie, diventai nervosa, ero diventata balbuziente, mi fissavo, io volevo solo rivedere la nonna.

Il giorno del suo funerale ho pianto penso tutte le lacrime che avevo in corpo perché io la volevo vedere, la mia nonna per me era un grande riferimento, un grandissimo riferimento, io ero legatissima alla mia nonna.

E poi non solo. Io non avevo avuto neppure un graffio nonostante mi avessero trovato tra i rottami, e questo di non avere nemmeno un graffio me lo ricordo perfettamente. Però pensa, avevo le scarpe con i vetri dentro e quelle scarpe le ho tolte solo la sera quando sono andata a letto. Sono stata con questi vetri per tutto il pomeriggio, non so come ho fatto.

Questi signori di Firenze dai quali eravamo stati erano persone abbienti, conosciuti, ecco perché non voglio che si pubblichi il nome. Facevano le scarpe, oltre a farle avevano un negozio in via Tornabuoni e io calzavo le scarpe di questi signori. Per cui, quando mi interrogarono dopo l'incidente e loro mi chiedevano mia mamma dove fosse, io gli dicevo che era a Firenze, loro mi chiedevano da chi fosse a Firenze, io gli dicevo da chi era, ma loro mi chiedevano ulteriori notizie ma io che ne sapevo? Capirai, ero una bambina, che volevi che sapessi dove stavano di preciso questi amici di famiglia? Non ero mai uscita dal paesello dopo la guerra, era già tanto se mi ricordavo il cognome.

E la sera quando la signora che mi spogliò e mi levò le scarpe, si accorse che dentro c'erano quei vetri, quei cocci di vetro. Però si accorse pure che in quelle scarpe c'era anche l'etichetta di quella fabbrica, e io glielo dissi che eravamo stati da quel signore che fa le scarpe e che la mia

mamma era lì, dove c'era scritto in quell'etichetta. Insomma, risalirono a mia mamma dall'etichetta delle mie scarpe.

Io poi nella vita mi sono diplomata alle superiori e ho svolto la professione di insegnante di educazione tecnica. E poi sono diventata ricca, ma non di soldi, quelli non contano. Ricca perché dalla vita ho avuto 4 figli e 9 nipoti e quella è una cosa di una meraviglia che non ti puoi immaginare, non ha prezzo. Mi dispiace che non sono stata brava a stare dietro alla tecnologia, ti dico che ho ancora un telefono cellulare a tasti, dei vecchi tempi. I nipoti mi hanno regalato un tablet ma non so cosa farci, però lo uso la mattina per leggerci i giornali perché mi piace stare informata, quello sì. Ancora guido da sola, vado spesso in giro con la macchina per i miei giri e sono perfettamente autosufficiente. Grazie a Dio sto bene, i miei famigliari stanno bene, cosa volere di più?

Non dico che sia stato difficile per me convivere con questa esperienza alle spalle, ma il difficile per me nella vita è stato viaggiare perché ogni volta che io devo partire ho sempre davanti quelle immagini ed entro in uno stato di ansia. Viaggiare mi mette ansia, quello sì. Poi una volta partita si va, non ci sono grandi problemi, però prima di partire i ricordi riaffiorano, questo lo devo ammettere, il sapere di dover fare un viaggio un po' di malessere me lo provoca. E ti dirò che la mia repulsione è stata di più per quando dovevo salire in treno. Paradossalmente preferivo rimontare su un pullman che su un treno, io sul treno non ci volevo salire. A me anche andare in treno da Ponte San Giovanni al centro di Perugia che è la stazione dopo era una cosa che non riuscivo a fare, questo perché la colpa dell'incidente fu del treno, non della corriera. La corriera fece il suo, trovò la strada libera e passò, fu il treno che ci venne addosso e mi ammazzò la nonna. Per cui io nella mia testa la colpa l'ho sempre data al treno e io sui treni non ci volevo andare.

Poi il non aver avuto ferite la gente mi ha sempre detto che ero stata miracolata. Sai, nell'immaginario collettivo, quasi tutti morti, questa si è salvata, non si è fatta nulla, è stato un miracolo. E il mio fastidio era che la gente mi voleva toccare, tutti a dire: "Ah, questa è la bambina dell'incidente, lo sai che sei stata miracolata?" E tutti mi toccavano le braccia, le spalle, mi mettevano le mani addosso. E questa cosa, tutto quell'appiccicume mi ha sempre dato noia.

Ora ti dico un'altra cosa: la colpa dell'incidente dice è stata del frate (si riferisce a Padre Eusebio Tintori n.d.a.). Questo perché noi siamo partiti in ritardo da Firenze a causa di questo frate che era nella lista come tutti noi del resto, che doveva arrivare e non c'era, noi eravamo tutti

sopra pronti per partire all'ora stabilita e mancava solo lui. E l'autista era arrabbiato nei confronti di questo frate assente e si mise ad imprecare dicendone di tutti i colori. Io me le ricordo queste cose perché noi in casa quelle parole non si sentivano e se qualcuno casomai lo avesse fatto la nonna lo avrebbe bacchettato.

Il giorno prima quando questo pullman fece il viaggio di andata verso Firenze, gli si ruppe una balestra e l'autista diceva che la colpa fu di una suora, si vede che questo autista ce l'aveva con i prelati, con la gente di chiesa. Sì, sì, questa cosa dell'autista che asseriva che la suora aveva portato jella la ricordo benissimo.

E ora guarda caso per l'appunto mancava il frate e l'autista diceva: "ora si parte in ritardo per colpa sua, se questo tarda e non ci fa partire vai a capire cosa ci succederà, qualcosa succederà di sicuro! Portano male!". Insomma eravamo tutti seduti, tutti in attesa e a un certo punto, l'autista, esasperato perché era già passato l'orario di partenza da un buon cinque minuti, disse: "Basta, andiamo via!". Chiuse le porte e il pullman finalmente si mosse quando a un certo punto vedemmo apparire il frate che ci venne incontro correndo e si mise davanti alla corriera muovendo le braccia in alto urlando come un ossesso all'autista: "Fermi, fermi!" perché doveva salire e costrinse così l'autista a ribloccare il pullman, sennò lo avrebbe messo sotto. Allora si che l'autista si inalberò ancora di più! E ribatteva sul fatto che anche il frate, come la suora il giorno prima, avrebbe portato sfortuna. Fatto sta comunque che partimmo in ritardo di quei cinque, sei minuti all'incirca per via del frate che mancava, questo sì, lo posso dire.

In seguito, da ciò che mi è stato detto successivamente, sono venuta a sapere che questo frate era una persona molto colta, che sapeva tante lingue, era uno che aveva studiato. Nell'incidente si salvò ma dice che aveva avuto tante ferite alla testa e dai racconti degli adulti sono poi venuta a conoscenza che questo incidente lo aveva lasciato molto segnato, molto male.

Per il resto della mia vita, dal momento dell'incidente ad oggi, posso dire che nessuno mi ha mai cercato, nessuno mi ha mai chiamato a deporre, a testimoniare, a presenziare a qualche processo. Per quel che riguarda una qualche forma di risarcimento io penso che sì, qualcosa ci sarà stato, certamente, ma è solo un pensiero mio perché io non ho mai saputo nulla e non mi è stato mai detto nulla. Da quel giorno tu sei il primo che mi chiede una mia testimonianza ufficiale del fatto.

Una similitudine di ciò che mi è successo l'ho ritrovata in questi giorni sul fatto di quella funivia che è caduta e sono morti tutti escluso quel

bambino che sembra si sia salvato (il riferimento è alla caduta della cabina della funivia del Mottarone a Stresa di domenica 23 maggio 2021, ovvero 5 giorni prima dell'intervista, con 14 morti e un solo sopravvissuto, il bambino israeliano Eitan di 5 anni. N.d.a.). Sì, ho ripensato all'incidente dove sono stata coinvolta io e mi sono rivista in quel bambino israeliano, poverino, ho pensato molto a lui, c'è stata empatia.

Immagini e documenti

Il luogo dell'incidente in una foto aerea scattata nel 1954



Foto 49, vediamo una macchia nera dove era il passaggio a livello. Probabilmente lì c'era la casa dei Donzellini che in questa foto era già stata demolita.

Foto presa da Google Maps

Il luogo dell'incidente oggi...



Foto 50, la strada che portava al passaggio a livello lato Firenze.



Foto 51, dove era il passaggio a livello lato Firenze e dove si trovava la casa dei Donzellini e dei Becattini.



Foto 52, ancora oggi ci sono i cippi chilometrici che indicavano l'esistenza della strada dove era questo passaggio a livello.

Foto dell'Autore



Foto 53, il punto dove la ferrovia intersecava la strada, luogo della tragedia



Foto 54, la strada di allora che portava al passaggio a livello lato Roma (a destra) e l'attuale (a sinistra).



Foto 55, dove era il passaggio a livello lato Roma.

Foto dell'Autore

Il tutto visto dall'alto.



Foto 56, 57, foto dell'Autore

L'altro passaggio a livello che esisteva a Rimaggio detto “del Sensini” com'è oggi del quale parla la testimone Fosca Fanetti



Foto 58, 59, foto dell'Autore

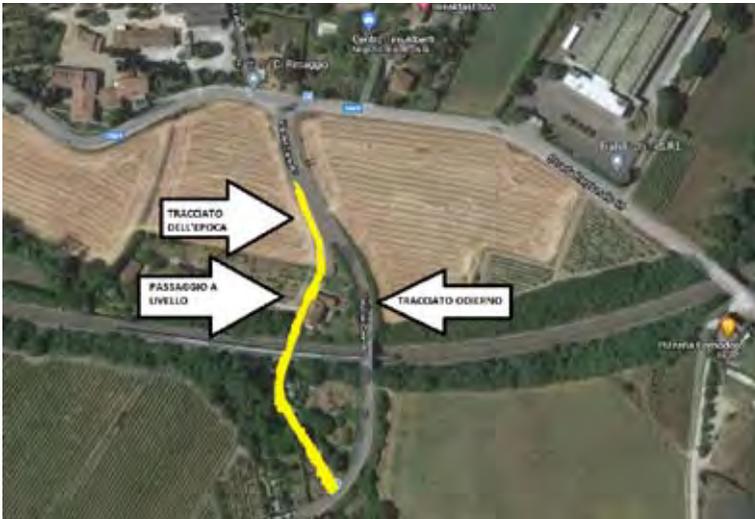


Foto 60, ... visto dall'alto, ubicato al km. ferroviario 245+500



Rimaggio

Foto 61, la fattoria di Rimaggio in una foto d'epoca

Foto archivio Biblioteca del Comune di Laterina Pergine Valdarno

L'ex passaggio a livello del Palazzone a Ponticino del quale parlano i testimoni Francesco Sordini e Ilio Castellucci



Foto 62, presa da Google Maps

**I nomi dei 12 deceduti nel disastro ferroviario di Rimaggio
di Pergine Valdarno (AR) del 15 ottobre 1946**

Luigi Bilò	34 Anni (autista del pullman) – Ancona
Caterina Viviani Della Robbia	52 Anni – Pontedera (PI)
Luigia Giardini	65 Anni – Ancona
Lidia Marcucci	32 Anni – Osimo (AN)
Sigilfredo Manfrini	26 Anni – Camerano (AN)
Germana Panni	42 Anni – Ancona
Antonio Soldateschi	29 Anni – Firenze
Marianna Giostrelli	53 Anni – Collestrada Di Perugia (PG)
Vittorio Prosperi	47 Anni – Foligno (PG)
Teresa Valentini	28 Anni – Foligno (PG)
Teresa Taddei	4 Anni – Empoli (FI)
Sotere Gandolfi	54 Anni – Iesi (AN)



Foto 63, un'autocorriera 635 R/N probabilmente dello stesso modello coinvolto nell'incidente di Rimaggio.....

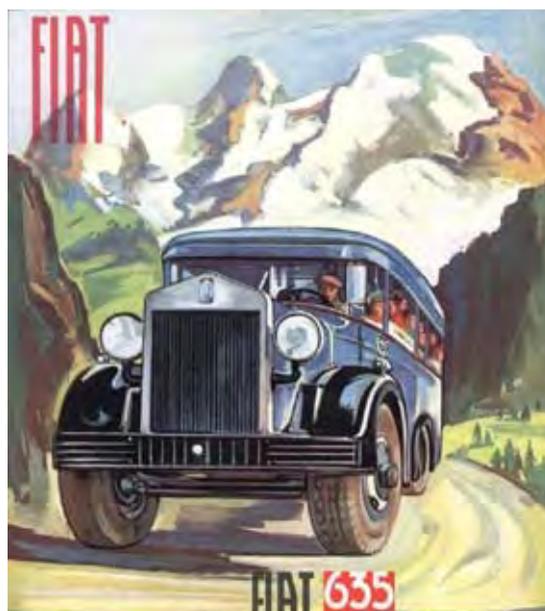


Foto 64, ... e in una pubblicità dell'epoca.

Archivio Claudio Pedrazzini

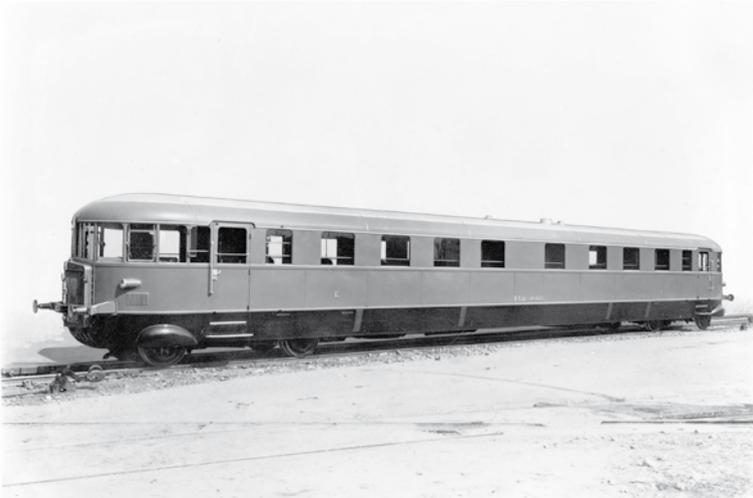


Foto 65, un treno ALn40.1010 dello stesso modello coinvolto nell'incidente di Rimaggio in una foto ufficiale della casa....



Foto 66, ... in sosta al D.L. di Cuneo....

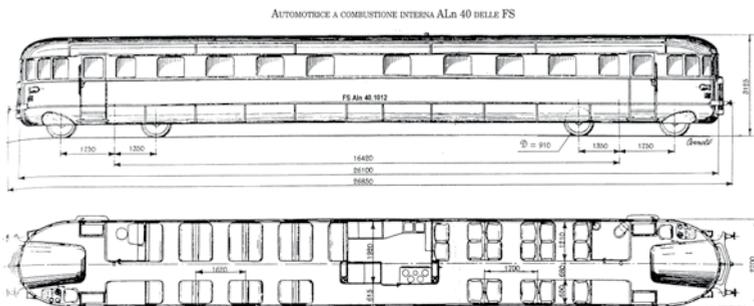


Foto 67, ... e il suo schema esterno ed interno.

Archivio Claudio Pedrazzini

Alcuni articoli di giornale sull'incidente

“La Nazione”



Foto 68, autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

LA NAZIONE, 16 ottobre 1946

IMPRESSIONANTE SCIAGURA SULLA AREZZO – FIRENZE

**Il “rapido” 24 travolge un autopullman
carico di passeggeri**

Il tremendo urto al passaggio a livello di Rimaggio. Scene di panico tra i viaggiatori – dodici persone uccise e cinque ferite – un casellante tratto in arresto

(NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE)

Arezzo, 15 notte,

Oggi alle 13,130 il “rapido” R.24 Roma-Milano ha interrotto tragicamente la sua corsa al passaggio a livello di Rimaggio, fra le stazioni di Laterina e Ponticino, a venti chilometri oltre Arezzo, investendo l'autopullman AN 10080, della ditta Reni di Ancona, in servizio pubblico sulla linea Firenze-Ancona. L'auto, che stava attraversando il binario perché nessun segno di sbarramento ne ostruiva il transito, è stata colpita violentemente dal “rapido” che procedeva a notevole velocità, al lato destro dello sportello, dove si trovava l'autista ed è stata trascinata per una ventina di metri, fino a quando, cioè la motrice dell'R24 non è deragliata e si è fermata.

Scene di panico si sono verificate fra i viaggiatori del “rapido”, che hanno cercato di abbandonare il più rapidamente possibile le due vetture, temendo l'incendio solito a propagarsi nei veicoli a trazione a carburante. Quando si è ristabilita la calma un orrendo spettacolo si è presentato alla loro vista. Corpi straziati di uomini e di donne erano sulla linea, sventrati, mutilati; altri, ancora in vita, e taluni gravemente feriti, chiedevano soccorso. Dell'autobus, un “635” sul quale si trovavano 18 persone, non rimaneva che un ammasso di rottami, i cui pezzi più grossi erano costituiti dal motore strappato della vettura e lanciato in un campo, e dal fondale della carrozzeria. Richiesti urgentemente soccorsi, autoambulanze da Montevarchi, da Bucine, da Figline e da Arezzo si sono avviate velocemente sul luogo del disastro. Otto informi cadaveri sono stati piantonati sulla linea fino all'arrivo dell'autorità giudiziaria, mentre sei feriti gravi sono stati trasportati all'ospedale di Montevarchi, dove una bambina di circa sei anni è deceduta. La stessa fine hanno fatto i coniugi Dott. Vittorio Prospero di

Siderio, di anni 47 e Teresa Prosperi, da Foligno. All'ospedale di Arezzo è deceduta una viaggiatrice non ancora identificata. I morti sono dodici e i feriti cinque. Una sola persona, una bimbetta, che viaggiava con la nonna, che è morta, la piccola Anna Maria Tuttobello, di anni 5, da Collestrada (Perugia) è rimasta incolume. Essa è stata trasportata ad Arezzo dal generale dell'arma dei carabinieri Sannino, che, diretto a Milano, viaggiava nel "rapido". La bimba è stata presa in custodia dal maresciallo Morelli, addetto al comando del gruppo, in attesa che i parenti vengano a rilevarla. All'ospedale di Arezzo è stato ricoverato il principe di Asburgo, Carlo Isenburg, di anni 75, dimorante a Rapallo, che ha riportato ferite multiple alla testa e agli arti ed è stato giudicato guaribile in novanta giorni s.c. Il principe era diretto ad Assisi. Anche il fattorino dell'autopullman Alberto Dubbini, di Ancona, è stato medicato ad Arezzo per una ferita di lievissima entità al cuoio capelluto.

Subito dopo la medicazione il sopravvissuto è tornato sul luogo del disastro, e qui è stato anche lungamente interrogato dall'autorità giudiziaria. A Monteverchi sono stati inoltre trasportati il suddito francese Paolo Palmiche, di Sebastiano, di anni 52, il frate Eusebio Tintori dei Minori di Firenze entrambi diretti ad Assisi e Luciano Polverini, fu Edoardo, di anni 33, diretto a Fabriano.

Dal foglio di viaggio in possesso dell'Agenzia Carloni di Arezzo abbiamo rilevato i nomi degli altri passeggeri che, esclusa la bambina salvata, segnata probabilmente col nome della nonna, sono tutti morti. Essi sono: l'autista Luigi Bilò, di Poggio di Ancona, ammogliato e babbo di una bambina, e le persone di cui possiamo dare per ora soltanto il cognome e il recapito di Firenze; Caterina Zoli, via del Proconsolo 9; Soldateschi, piazza Beccaria 7; Manfrini, via Lorenzo il Magnifico 10; Marcucci, via Bendetto Marcello 23; due persone con il cognome di Picone, residenti in via Querci a Settignano, tutti diretti ad Ancona; due persone con il nome di Schiavone, via Lorenzo il Magnifico 34, dirette a Jesi; due persone segnate col cognome Pampanini, residenti a Giulianova e dirette a Assisi.

Fra i viaggiatori del "rapido" si sono avuti soltanto tre contusi leggeri, dei quali non si conoscono i nomi. Tutti hanno proseguito per Firenze con il treno di soccorso.

Sul posto si è recato il prefetto di Arezzo dott. Ottavio Gabetti, il questore comm. Agueci, i comandanti delle compagnie dei carabinieri, capitani caporali e Hortis, il Sostituto Procuratore della Repubblica dott.

Capaldo e il giudice istruttore Brucciolotti, con il segretario capo cav. Beni, il pretore di Montevarchi, il commissario di p.s. dott. Bertini della Questura di Arezzo con agenti e carabinieri che hanno disimpegnato un faticoso servizio d'ordine per tenere lontana la folla e recuperare i valori appartenenti alle vittime.

Gli otto morti rimasti sul posto sono stati rimossi e trasportati nella camera mortuaria del cimitero di Pergine Valdarno, in attesa di sepoltura.

Il casellante Amedeo Donzellini, di anni 51, che non aveva posto attraverso la strada lo sbarramento per fermare il transito sulla via nazionale al momento del passaggio del "rapido", è stato arrestato e tradotto ad Arezzo a disposizione dell'Autorità giudiziaria. A lui infatti deve ascriversi la sciagura.

L'autopullman Firenze-Ancona doveva partire alle 7, ma per la rottura di una balestra aveva ritardato fino alle 11.

Il personale del "rapido" ha affermato che era stata avvistata l'autocorriera e che era stato ripetutamente suonato, essendo il passaggio a livello pericoloso, ma la via ferrata non è visibile dalla strada nazionale, che è in discesa e in curva, né i segnali acustici erano stati avvertiti.

Il transito, rimasto interrotto per alcune ore, è stato ristabilito verso le ore 20.

Sul posto si sono recati il capo del compartimento comm. Rissone, l'Ing. Mariani e i loro collaboratori con materiali, attrezzi e maestranze. I treni della sera da e per Firenze hanno subito ritardi.

Autopulman investito da un "rapido", presso Arezzo

Dodici viaggiatori morti e cinque feriti

Firenze 15 ottobre, notte.

Una tremenda sciagura è avvenuta qualche minuto dopo le 13 al passaggio a livello di Rimaggio, in prossimità di Arezzo, dove l'R. 24 ha letteralmente sfasciato un autopulman della ditta Guido Meni di Ancona, a bordo del quale, oltre al personale di servizio, avevano preso posto sedici persone partite dalla nostra città. In conseguenza del tremendo gozzo il pullman si è diviso in due parti. La carrozzeria, staccata dalla «chassis» è stata trascinata per una quarantina di metri, mentre l'automotrice del convoglio ferroviario devitava.

I primi soccorsi hanno estratto dall'informe ammasso di zerraglie i corpi maciullati di diciassette persone; otto decedute sul colpo e nove ferite più o meno gravemente. Soltanto una bimba di sette anni, Anna Maria Tutobello da Perugia è uscita completamente illesa dal tragico incidente: ella si è salvata perché proiettata fuori da un finestrino in conseguenza del contraccolpo. Fra i feriti purtroppo quattro sono deceduti in serata. Non tutte le vittime sono state identificate; fra i morti sono i coniugi dottori in agraria Vittorio e Teresa Properi di Poligno, l'autista del pullman Luigi Minò da Ancona, Vittorio Manfredini da Camerano, Antonio Sol-

dateschi da Firenze. Fra i feriti sono il giottologo, padre francescano Eusebio Pittora e il principe Carlo d'Asburgo, settantacinquenne, abitante a Rapallo. Fra i viaggiatori dell'R. 24 nessun ferito salvo, qualche eccezione al conducente e al capotreno. La responsabilità del sinistro pare sia da attribuirsi alla negligenza del casellante addetto alla sorveglianza del passaggio a livello, Amedeo Donzellini, il quale avrebbe ommesso di chiudere la strada. Il Donzellini è stato tratto in arresto.

Seviziatore di patrioti condannato a morte

Vicenza 15 ottobre, notte.

La nostra Corte d'assise speciale ha giudicato oggi l'ex-capitano della marina fascista durante la repubblica di Salò Alcide Fiore fu Andrea, di 57 anni, da Casalbalbo di Formigine (Modena) accusato di collaborazione militare grave col Tedesco invasore, di rastrellamenti, saccheggi e sevizie a detenuti politici, nonché di omicidio in persona del partigiano Rodolfo Baldinelli.

Il Fiore, latitante, dopo le schiaccianti accuse presentate dai testi, è stato condannato alla pena capitale mediante fucilazione nella schiena e alla confisca dei beni.

Foto 69, Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

CORRIERE DELLA SERA, 16 ottobre 1946

Autopullman investito da un “rapido” presso Arezzo

Dodici viaggiatori morti e cinque feriti

Firenze, 15 ottobre, notte.

Una tremenda sciagura è avvenuta qualche minuto dopo le 13 al passaggio a livello di Rimaggio, in prossimità di Arezzo, dove l'R 24 ha letteralmente sfasciato un autopullman della ditta Guido Reni di Ancona, a bordo del quale, oltre al personale di servizio, avevano preso posto sedici persone partite dalla nostra città. In conseguenza del tremendo cozzo il pullman si è diviso in due parti. La carrozzeria, staccatasi dallo “chassis” è stata trascinata per una quarantina di metri, mentre l'automotrice del convoglio ferroviario deviava.

I primi soccorsi hanno estratto dall'informe ammasso di ferraglia i corpi maciullati di diciassette persone: otto decedute sul colpo e nove ferite più o meno gravemente. Soltanto una bimba di 7 anni, Anna Maria da Perugia è uscita completamente illesa dal tragico incidente: ella si è salvata perché proiettata fuori da un finestrino in conseguenza del contraccolpo. Fra i feriti purtroppo quattro sono deceduti in serata. Non tutte le vittime sono state identificate: fra i morti sono i coniugi dottori in agraria Vittorio e Teresa Prosperi da Foligno, l'autista del pullman Luigi Milò da Ancona, Vilfredo Manfrini da Camerano, Antonio Soldateschi da Firenze. Fra i feriti sono il giottologo, padre Francesco Eusebio Pittore e il Principe Carlo d'Asburgo, settantacinquenne, abitante a Rapallo.

Fra i viaggiatori dell'R 24 nessun ferito salvo qualche escoriazione al conducente e al capotreno. La responsabilità del sinistro pare sia da attribuirsi alla negligenza del casellante addetto alla sorveglianza del passaggio a livello, Amedeo Donzellini, il quale avrebbe ommesso di chiudere la strada. Il Donzellini è stato tratto in arresto.

TORPEDONE SFRACELLATO ad un passaggio a livello

Dodici morti e sei feriti gravi

Firenze, 15 ottobre.

Una grave sciagura è avvenuta alle 13 di oggi al passaggio a livello di Romaggio, situato fra le stazioni di Ponticino e Laterina nei pressi di Monteverchi. Un autotreno della ditta Rini di Ancona, che faceva servizio fra Firenze e Ancona, partito verso le nove di stamane da Firenze carico di viaggiatori, giunto al passaggio a livello suddetto lo cui sbarco erano alzate, mentre stava attraversandolo veniva investito in pieno da una automotrice del rapido partito da Roma e diretto a Firenze.

Nel violentissimo scontro il motore dell'autotreno veniva scaraventato a quindici metri di distanza e la vettura trasportata per una cinquantina di metri in avanti e ricotta in frantumi, provocando addirittura un incendio fra i passeggeri. L'autotreno danneggiato. Organizzati i primi soccorsi, venivano estratti dai rottami dell'autotreno nove cadaveri mentre altre otto persone rimanevano ferite, alcune gravemente e venivano trasportate agli ospedali di Arezzo, Monteverchi e Firenze. Tra dei feriti decedevano. Fra i feriti si trova anche l'illustre glottologo fiorentino padre Eusebio Tintori e il principe Carlo Isenburg, di anni 76, da Rapallo. Fra le vittime sono i coniugi Vittorio e Teresa Procopi che si erano recati a Firenze per una visita medica, essendo la moglie in stato interessante. I viaggiatori dell'autotreno riportavano soltanto leggere contusioni. A tarda sera la linea è stata riattivata completamente. Il casellante ferroviario è stato arrestato.

Due rapine nell'Aostano

mente una discreta somma e documenti e lasciandolo trascorrere al suo. Anche veniva soccorso dai passanti.

Nella medesima località, presso la villa Natta, venivano aggrediti da cinque sconosciuti, di cui uno armato di coltello, i possidenti fratelli Emiliano e Carlo Giarey, abitanti a Bolzano; dopo violenta colluttazione i due venivano derubati dei portafogli contenenti complessivamente 200 mila lire. Alle invocazioni di aiuto dell'Emiliano, che uno degli aggressori aveva tentato di colpire con una coltellata, i cinque si darono alla fuga.

Il delitto di Riccione

Riccione, 15 ottobre.

Il delitto di Riccione è definito qui l'assassinio degli elvici, e si crede che i rapinatori siano prigionieri di guerra rinchiusi o evasi dal campo di concentramento di Miramare.

La sorella delle due uccise, Angelina Del Bianco, rivestita ora dallo choc nervoso, ha avuto un colloquio col maresciallo del carabinieri. Parecchi individui sono stati fermati, ma poi rilasciati. Comunque, i banditi devono essere stati guidati da una persona intima della casa, al fine di impossessarsi di una forte somma: ciò si può dedurre dalla ricchezza della perquisizione nei vari appartamenti e dall'aver essi lasciato intatta una cassetta e un paio di orologi d'oro della famiglia, di sei anni e altri oggetti di valore limitato.

Misteriose scomparse di persone in Bologna

Bologna, 15 ottobre.

Si susseguono, da qualche tempo misteriose scomparse di persone. Lo scorso sabato, verso le 21.00, il sig. Vincenzo Boloni, si trovava in un caffè del centro quando veniva avvicinato da due sconosciuti con i quali subito si accompagnò. Da quel momento si è reso irraggiungibile.

Anche il signor Adamo Fontanelli, abitante in via del Borgo, è scomparso da casa il giorno 4 del corrente mese e non ha fatto più

Foto 70, autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

LA STAMPA, 16 ottobre 1946

TORPEDONE SFRACELLATO ad un passaggio a livello

Dodici morti e sei feriti gravi

Firenze, 15 ottobre.

Una grave sciagura è avvenuta alle 13 di oggi al passaggio a livello di Rimaggio, situato fra le stazioni di Ponticino e di Laterina nei pressi di Montevarchi. Un autopullman della ditta Reni di Ancona, che faceva servizio fra Firenze e Ancona, partito verso le nove di stamane da Firenze carico di viaggiatori, giunto al passaggio a livello suddetto le cui sbarre erano alzate, mentre stava attraversandolo veniva investito in pieno da una automotrice del rapido partito da Roma e diretto a Firenze.

Nel violentissimo scontro il motore dell'autopullman veniva scaraventato a quindici metri di distanza e la vettura trasportata per una cinquantina di metri in avanti e ridotta in frantumi, provocando addirittura un macello fra i passeggeri. L'automotrice deragliava. Organizzati i primi soccorsi, venivano estratti dai rottami dell'autopullman nove cadaveri mentre altre otto persone rimanevano ferite, alcuno gravemente e venivano trasportate agli ospedali di Arezzo, Montevarchi e Firenze.

Tre dei feriti decedevano. Fra i feriti si trova anche l'illustre giottologo francescano padre Eusebio Tintori e il principe Carlo Isenburg, di anni 76, da Rapallo. Fra le vittime sono i coniugi Vittorio e Teresa Prospero che si erano recati a Firenze per una visita medica, essendo la moglie in stato interessante. I viaggiatori dell'automotrice riportavano soltanto leggere contusioni. A tarda sera la linea è stata riattivata completamente. Il casellante ferroviario è stato arrestato.



Foto 71, Autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo, Ministero della Cultura

LA NAZIONE, 19 ottobre 1946

La responsabilità della sciagura al passaggio a livello di Rimaggio

Luigi Ballocci, segretario rappresentante la corrente socialista nella Camera Confederale del Lavoro, indica all'opinione pubblica le responsabilità indirette nella sciagura di Rimaggio a carico della Direzione Compartimentale delle Ferrovie e della Azienda Autonoma della Strada che, se avessero ascoltato le premure del Prefetto realizzando una breve correzione secondo un tracciato già aperto dagli Alleati. Il passaggio a livello di Rimaggio, così pericoloso per tantissime disgrazie ivi avvenute, sarebbe stato soppresso e una dozzina di vite sarebbero state salvate.

Auguriamoci, prima che la morte faccia ancora sentire la sua gelida stretta, che l'evento terribile accaduto serva di ammonimento e di stimolo ad una soluzione radicale, o che comunque, qualora la strada dovesse rimanere quella che è, che il passaggio a livello di Rimaggio sia dotato di solide sbarre metalliche e che la custodia di esso sia affidata a persona che per il suo passato offra garanzie di accortezza e di zelo.

Ecco la lettera:

“Nel gennaio u.s., finiti i lavori dei ponti ferroviari il sottoscritto che vi era caposquadra e molti operai rimasero disoccupati. Furono fatti da me, in qualità di segretario della Sezione Sindacale della camera del Lavoro di Pergine Valdarno, pressioni presso la Prefettura e l'Ufficio Provinciale del Lavoro di Arezzo perché si desse ordine di iniziare i lavori del tronco di strada che da Rimaggio, passando per un sottopasso già costruito nel rifare il ponte, giungesse al di sopra del passaggio a livello.

Da notare che c'era già il tracciato della strada fatta dagli alleati. Il Prefetto e l'Ufficio Provinciale del Lavoro, fecero a loro volta pressioni presso gli organismi che avrebbero dovuto fare eseguire detto lavoro. Infatti vennero sul posto due ingegneri per preparare l'inizio

dell'opera. Sembrò che la cosa fosse risolta ed attendevamo da un momento all'altro si tramutasse in realtà.

Intanto mi curai di collocare il maggior numero possibile di disoccupati presso Aziende agrarie. Arrivammo così al marzo e si riaprì qualche altro lavoro e la mano d'opera fu potuta collocare; ma quel lavoro non si iniziò. La stagione propizia fece sì che altri lavori si iniziassero e perciò le pressioni per quello si affievolirono.

Né la direzione Compartmentale competente, né l'Azienda Autonoma della strada, tennero così nel dovuto conto questo lavoro che era comunque una necessità per evitare così possibili disgrazie trovandosi detto passaggio in curva e in discesa.

Certo è che se quel tronco di circa 500 metri di strada fosse stato eseguito, questa sciagura non avrebbe portato tanti lutti.

Il casellante è stato arrestato. Si è certi che sia il più responsabile? Io penso che egli sia il più piccolo ma non il più responsabile, poichè avanti di lui vi dovrebbero essere la Direzione delle Ferrovie dello Stato e l'Azienda Autonoma della Strada.

La prima perché non ha sentito nemmeno il dovere di dotare un tale pericolosissimo passaggio di solide sbarre di ferro, la seconda perché non ha eseguito il lavoro necessario ed evitare possibili incidenti.

Chi ha ostacolato tutto ciò?

Copertina de “La Tribuna Illustrata” del 27 ottobre 1944



Foto 72, autorizzazione n. 33/2022 Archivio di Stato di Arezzo,
Ministero della Cultura

Ringraziamenti

Un doveroso e sentito ringraziamento a:

- Sig. Maurizio Panconesi, pistoiese di nascita ma residente a Cento (FE), autore di numerose pubblicazioni ferroviarie che, oltre ad aver menzionato questo incidente in un suo libro dal quale sono state tratte alcune informazioni, ha gentilmente fornito molte delle foto dell'incidente qui pubblicate.
- Tutti i testimoni che hanno accettato di essere stati intervistati e dei quali sono stati qui riportati fedelmente i loro ricordi.
- Il comune di Laterina Pergine Valdarno per aver concesso l'autorizzazione a pubblicare delle foto storiche dall'archivio della biblioteca e per aver fornito le copie di alcuni certificati di morte di alcuni di coloro che sono deceduti nella tragedia qui pubblicati.
- L'Archivio di Stato di Arezzo per aver permesso di accedere al fascicolo inerente il materiale dell'incidente e aver permesso di poterne fotografare il contenuto.
- L'Ufficio Anagrafe del Comune di Monteriggioni (SI) per le informazioni fornite.
- Al Sig. Franchi Edoardo del G.R.A.F. (Gruppo Romano Amici della Ferrovia) di Roma per avermi inviato i bollettini con le Circolari dell'A.F.I. del 1976 scritte dall'Ing. Claudio Pedrazzini.
- Al Sig. Giorgio Savaris di Roma che ha fornito al Sig. Franchi materialmente i bollettini stessi.
- All'Ing. Claudio Pedrazzini, di Brescia, per aver scritto molto di questo incidente sui bollettini sopra citati e, spero mi perdonerà, dai quali ho attinto a piene mani riguardo le informazioni qui riportate e che oltre a darmi preziose indicazioni ha fornito del materiale utile per la realizzazione del volume.
- Al Sig. Luigi Fiore, oltre alla testimonianza rilasciata, per aver fornito le foto del nonno Onorino Pace.

- All'amico Paolo Amadori che ha scritto la prefazione di questo libro.
- Al Consiglio regionale della Toscana, per l'interesse mostrato verso questa vicenda storica e per aver concesso la pubblicazione del volume.



Una selezione dei volumi della collana
delle *Edizioni dell'Assemblea* è scaricabile dal sito

www.consiglio.regione.toscana.it/edizioni

Ultimi volumi pubblicati:

Vasco Ferretti

Morte e rinascita di una città termale. Montecatini 1554 / 1773

Franco Mariani, Alessandra Maria Abramo

Lelio Lagorio un socialista tricolore

Silvia Ganceff, Alessandro Lassi, Giuseppe Pisacreta

La grande riserva medicea del Barco Reale

Sergio Ricchi (a cura di)

Sandro Pertini e la democrazia italiana

Giorgio Sacchetti

L'imboscata. Foiano della Chiana, 1921:

un episodio di guerriglia sociale

Francesco Venuti

Il racconto di un garibaldino di Iolo. Spartaco Guasti "LAMA"

Esther Diana (a cura di)

Alimentazione, farmaci e malattia in Toscana fra '800 e '900

Gabriele Parenti

Tornerà il tempo. Buti: dai piccoli centri la rinascita
nel segno della qualità della vita

Sergio Staderini

Le scarpe gialle