

RIFLESSIONI E CONTRIBUTI

Una lente di ingrandimento sui «trasporti» dei politici

Per circa mezzo secolo, dal 1955 al giorno della sua morte, avvenuta nell'ottobre del 2010, un ex deportato italiano ha cercato di ricostruire l'elenco degli uomini e delle donne che come lui erano finiti nel sistema dei campi di concentramento nazisti. Quell'uomo si chiamava Italo Tibaldi. Abitava in un paesino del Canavese e aveva riempito di carte un'intera stanza della sua casa: registri, faldoni, schede personali, lettere, certificati, elenchi. In un'epoca nella quale il computer era ancora di là da venire, per decenni compilò e ordinò incessantemente centinaia, migliaia di schede personali di quelli che chiamava i suoi "compagni di viaggio".

Studiando il caso del vagone che l'aveva condotto da Torino a Mauthausen nel gennaio 1944 insieme ad altri 49 uomini, Tibaldi comprese che nei Lager di Hitler i prigionieri venivano immatricolati nell'ordine con il quale giungevano al campo. Dunque, tutti coloro che avevano un numero di matricola compreso tra quelli di due deportati arrivati lo stesso giorno da una certa città erano verosimilmente giunti anch'essi quel giorno da quella stessa località. Con l'aiuto delle testimonianze dei superstiti, Tibaldi ricostruì prima ancora dell'elenco dei deportati e delle deportate, la trama dei «trasporti»: data di partenza e di arrivo e numeri dei prigionieri dei convogli della morte che avevano attraversato l'Europa verso i Lager. Fu anche così che egli riuscì, prima e meglio di ogni altro, a dare un nome a circa 40.000 italiani deportati nei campi nazisti.

Con questo lavoro Eugenio Iafrate punta una lente di ingrandimento su quei «trasporti», evidenziandone uno solo: quello partito da Roma il 4 gennaio 1944, sul quale viaggiava il fratello di suo nonno. Anche Iafrate ha voluto andare oltre il numero di matricola affibbiato dai nazisti ai prigionieri, scandagliando archivi che Italo Tibaldi, da solo, dal Canavese, non avrebbe mai potuto consultare. Ecco allora le schede individuali, le lettere, le testimonianze raccolte in questo lavoro, frutto di anni di ricerche. Da queste storie minute esce nitido il ritratto di una Roma popolare, fatta di imbianchini, stuccatori,

stracciaroli, carrettieri, fornaciai, ma anche di attori del cinema, commercianti, macellai, albergatori... Uomini mediamente più anziani della media dei deportati italiani, per i quali avere quattro, ma anche sei, sette, otto figli non era raro (quattro, sei, sette, otto orfani, verrebbe da dire, visto che la maggior parte delle persone partite quel 4 gennaio non fece ritorno). I romani erano una minoranza: nell'elenco c'è anche la fotografia dell'immigrazione di massa, soprattutto dal centro-sud, negli anni in cui il fascismo voleva dare lustro alla "capitale dell'Impero" con opere pubbliche per la cui realizzazione erano accorse centinaia di immigrati in cerca di fortuna.

Visto così da vicino, il caso di questo «trasporto» suona come la prova inconfutabile della parte attiva dell'apparato della Repubblica Sociale Italiana al fianco dei nazisti nelle deportazioni. I fermati dai tedeschi sono rare eccezioni; la maggioranza fu arrestata dagli agenti della Questura, o da quelli dei commissariati di tutta Roma: Appio, Castro Pretorio, Celio, Campo Marzio, Flaminio, Montesacro e via elencando. La verità è che centinaia di italiani misero allora la propria esperienza al servizio dei nazisti, inseguendo, arrestando, accompagnando altri italiani fino a quel tragico treno e poi ancora, fino in Germania, a Dachau. Agenti che proprio per essere arrivati fino a Dachau sapevano, avevano visto coi propri occhi, e nonostante questo proseguirono il loro sporco lavoro al fianco degli occupanti.

Colpisce l'alto numero di deportati uccisi nel famigerato Castello di Hartheim: si tratta quasi sempre delle persone meno giovani, quelle che rapidamente, a causa dell'impossibile regime di vita a Mauthausen, divennero inabili al lavoro e quindi, nella logica del campo, da eliminare nella camera a gas allestita in quel luogo insospettabile.

Il lavoro di Eugenio Iafrate getta infine una luce nuova sul metodo adottato dai nazisti per comporre concretamente questi convogli. Se si fa caso ai cognomi degli evasi dai vagoni - oltre una cinquantina, in totale, prima dell'arrivo a destinazione - si vede come essi siano raggruppati in ordine alfabetico. Evidentemente anche alla partenza i prigionieri erano stati chiamati secondo questa disposizione, e così era stato riempito un vagone dopo l'altro. Le persone che riuscirono a scardinare le chiusure dei carri bestiame saltando verso la libertà avevano, infatti, cognomi molto simili l'uno all'altro. A guardar bene, grazie a questa ricerca potremmo con buona approssimazione ricostruire non solo i nomi dei detenuti, non solo il loro stato civile e la

loro professione, ma addirittura il vagone sul quale vennero fatti salire: Italo Tibaldi sarebbe felice di questo straordinario approfondimento di quella sua lontana, pionieristica ricerca.

Dario Venegoni
Vicepresidente ANED