

Andar per treni e stazioni Dai fischi di capotreni dal cappello rosso alle magagne dei lavori infiniti per costruire la Firenze-Roma

La storia delle ferrovie un viaggio sentimentale

Se può sembrare difficile condensare in un agile volumetto la storia lunga e a suo modo grandiosa delle ferrovie italiane, assai più complicato nell'epoca dell'alta velocità è far sì che da queste pagine così erudite e zeppe di dati, numeri e indicazioni emergano prepotenti fischi di capotreni zelanti dal cappello rosso mescolati a sbuffi di vapore e quell'odore indimenticabile di traversine. E poi ben seppelliti tra la nostalgia anche sapori di panini imbottiti e arance sbucciate da mamme premurose e una voglia di avventura che nel secolo scorso correva sicura sui binari e seduceva bambini e adulti. Già nella premessa di *Andare per treni e stazioni* Enrico Menduni, che insegna Cinema fotografia e televisione all'Università di **Roma Tre** avverte: «Cercheremo di non dimenticarci questa nostalgia. E sarà un viaggio sentimentale tanto meglio».

Nel racconto non si nascondono le magagne: dai 23 anni che ci vollero per costruire i 253 km della Direttissima ferroviaria Firenze-Roma (per gli 800 km dell'Autosole bastarono 9 anni) ai rallentanti e le infinite complicazioni burocratiche nella costruzione della prima tratta dell'Alta velocità nel

1991, dalla spietata concorrenza patita dai treni nei confronti del trasporto su gomma alla rivalità con il trasporto aereo che però su percorrenze inferiori ai 500-600 km «soffre» tra lunghissimi controlli di sicurezza («a piedi scalzi e con la cintura dei calzoncini in mano - ironizza Menduni - e l'abbandono forzato della bottiglia di limoncello, dono della zia, considerata pericoloso contenitore di terroristici esplosivi») e la perdita di tempo nel raggiungere l'aeroporto, quasi sempre fuori città.

Tra i passeggeri seduti nei vagoni di Menduni ci sono addirittura Benito Mussolini, che nel 1922 marciò su Roma a bordo di un vagone letto, e Adolf Hitler giunto in Italia in treno nel 1938 e rimasto appiccicato al finestrino incantato da ciò che scorreva fuori. Il Führer, salvo una notte al Quirinale, dormì sempre sul suo convoglio che era formato da ben 3 treni su cui viaggiava oltre a Eva Braun e 500 accompagna-



di Enrico Menduni
Ed. Il Mulino
pp. 134
12 euro

tori, anche un'orchestra equestre completa di cavalli.

E poi ci sono tanti poeti scrittori: da Nievo a Carducci, da Pascoli a Gadda. La «settimana arte» poi sembra fatta apposta per stare seduta bella comoda sui sedili di velluto dei treni che siano nobili e infiorati come quelli dell'Orient Express o che siano sudici e logori come quelli dei pendolari: infatti un conto è parlare asetticamente di «E428», un conto è dire è il treno guidato da Pietro Germi ne *Il Ferroviere...* Ci sono poi tanti flash di film famosi dall'arrivo della famiglia lucana alla stazione Centrale di Milano di Rocco e i suoi fratelli agli indimenticabili Totò e Peppino De Filippo, bardati come cosacchi per il «temibilissimo» freddo del Settentrione in Totò, Peppino e la... malafemmina.

Il viaggio, che tocca anche tutte le principali stazioni italiane «cuori laici della città moderna» si conclude in quello che è un po' il santuario di questo mondo raccontato nel libro: i 360 mila metri quadrati della stazione di Pietrarsa, sede del Museo nazionale ferroviario, esempio di restauro e riuso delle officine borboniche al servizio della prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici del 1839.

Cinzia Conti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Seppelliti tra la nostalgia
sapori di panini imbottiti
e arance sbucciate
da mamme premurose**

