



## Le storie di **Libero**

## SEMPRE A BORDO

La storia di un professore universitario viaggiatore per vocazione

# «Un milione di km in 43 anni La mia vita sui treni d'Italia»

Enrico Menduni: «Conosco tutti i vagoni esistiti ed esistenti, li ho studiati e fotografati. Amo le stazioni, sono biglietti da visita. La più bella? Milano»

■ GIANLUCA VENEZIANI

■ ■ ■ Quando lo chiami, ti aspetteresti di trovarlo a bordo di un treno. Invece **Enrico Menduni**, professore universitario di Cinema e televisione per mestiere, viaggiatore sui treni per vocazione, per una volta ti sorprende: «Sono in auto, sto guidando».

È una notizia, perché lui, il treno, lo prende senza soluzione di continuità da ormai 43 anni. Per 23 ha fatto il pendolare settimanale sulla tratta Firenze-Roma, 550 km andata e ritorno; negli ultimi venti continua a fare su e giù da Capalbio alla Capitale (280 km in tutto). Una quantità di chilometri ineguagliabile (circa 1 milione di km) accumulata sulle rotaie che gli dovrebbe guadagnare il premio fedeltà, il titolo di italiano più affezionato ai binari o per lo meno l'appellativo di uomo-treno. Ore interminabili passate ad ammirare locomotive e carrozze, quindi a studiarle, infine ad omaggiarle. E a farci un libro, *Andare per treni e stazioni* (Il Mulino, pp. 134, euro 12) che in realtà è una dichiarazione d'amore a un mezzo di trasporto che lui considera un ponte sospeso tra nostalgia e tecnologia.

### I PRIMI ANNI

«Quando ho iniziato a viaggiare sulla Firenze-Roma, nel '74 ero convinto che di lì a poco avrebbero fatto l'alta velocità. Facevo il pendolare sugli scassati treni interregionali sognando quel giorno, animato da quest'attesa. Ho aspettato vent'anni. Poi, quando l'alta velocità è arrivata, mi sono trasferito sulla costa e ho preso treni interregionali ancora più lenti che si fermano a ogni stazione, come quelli che vanno dagli Stati Uniti nel Messico. Si vede che è mio destino viaggiare ad "alta lentezza". Un'abitudine che Menduni ha appreso da quando «a 15 anni sono andato a studiare a Venezia e allora, a ogni occasione buona, salivo su treni di fortuna per tornare a Firenze». L'unica settimana della sua vita in cui non ha potuto prendere il treno è stata quella del suo viaggio di nozze. «Io e mia moglie abbiamo deciso di andare in luna di miele in un paesino della Basilicata, Lavello. Siamo stati costretti ad andarci in auto perché là non c'era una stazione».

Ma il rapporto con rotaie e locomotive Menduni lo sviluppa sin da bambino, non giocando coi trenini, ma andando col nonno ad assistere alla composizione dei treni merci



### GALLERIA UMANA

■ A bordo trovi il russatore da cuccetta, il terrone di ritorno, il militare in licenza. Ma le categorie più comuni sono l'isolato che apre il pc e si aliena e il telefonatore comunitario, che fa sentire la sua chiamata all'intera carrozza

da una prospettiva privilegiata. «Trascorrevamo interi pomeriggi sul cavalcavia della stazione Firenze Campo di Marte a vedere manovratori affaccendati nell'assemblare e scomporre i treni, mettendo insieme la testa, la locomotiva a vapore, al corpo, oppure sganciando i vagoni. Era poesia quella». Su un altro cavalcavia Menduni ci sarebbe salito qualche anno più tardi, come massima trasgressione adolescenziale. «Ricordo l'emozione di salire sulla scaletta della galleria Firenze-Bologna. Alla cosiddetta stazione delle precedenti, nel cuore della galleria, io e altri boy scout ci inerpavamo su una scala che ti portava fin sull'Appennino. Salimmo 2800 gradini e poi ci ritrovammo fuori, in località Baragazza, a contemplare le stelle sopra e i treni sotto, dopo un'ascesa dantesca».

Dopo la fase poetica, comincia per Menduni la fase di studio, l'analisi della genealogia dei convogli, indicata dai sedili e dalle date sovrimpresse. «Prima di sedermi guardavo le targhette di bronzo utili a capire che treni fossero. Mi concentravo su nomi di luoghi e case di produzione. Omeca, Reggio Calabria. Tecnomasio, Vado Ligure. Fiat ferroviaria, Savigliano. Da lì risalivo alla loro tipologia e alla loro storia». Un apprendimento da autodidatta che lo ha portato a frequentare e raccogliere testimonianze fotografiche di tutti i treni esistenti ed esistenti in Italia, dalle vecchie locomotive a vapore alle littorine fasciste alle Freccie super-veloci di oggi. «L'ETR.200 creato durante il Ventennio fu



### IN VIAGGIO SIN DA RAGAZZO

Enrico Menduni prof di Cinema e tv ha scritto «Andare per treni e stazioni» (Il Mulino)

il primo tentativo di alta velocità ferroviaria: i treni potenzialmente erano in grado di sfiorare i 200 km orari. D'altronde il fascismo era figlio del futurismo e coltivava il mito della modernità e della velocità. Ma creò anche i treni popolari, convogli per portare le persone nei luoghi turistici a basso prezzo. Iniziarono così le vacanze di massa, a bordo di un treno».

Passione per i treni significa

anche devozione per le stazioni. «Ne ho amate molte», ci dice Menduni. «La più bella è la stazione di Milano, con il suo aspetto imponente, da monumento assiro-babilonico, e la sua scalinata infinita, da piramide azteca. Ma ho un debole anche per la stazione di Santa Maria Novella a Firenze, esempio mirabile di razionalismo. E poi la Tiburtina nella Capitale, che ricuce i territori, la Roma bene con la Roma delle borga-

te. Ognuna ha un suo fascino, perché le stazioni sono bifronti. Hanno un aspetto esterno da edificio ottocentesco; e poi un interno che è ferro e vetro, funzionalità ed efficienza. E non è vero che le stazioni sono non-luoghi come ha detto Marc Augé. Perché ognuna ha un suo aspetto tipico, anzi è il biglietto da visita di un luogo, la porta d'ingresso della città, che ti introduce ogni volta in maniera diversa nella comunità che là vive».

### UMANITÀ VARIA

Treno però vuole dire pure l'umanità che abita i treni, i tipi umani che riempiono le carrozze, contribuendo a fare del viaggio un'esperienza irripetibile. «Trovi il Russatore da cuccetta, il Viaggiatore compulsivo, il Terrone di ritorno e l'Emigrante in partenza, il Pendolare cronico, il Militare in licenza e il Romantico che usa il treno per raggiungere la fidanzata. Ma le categorie più frequenti oggi sono l'Isolato Impegnato che, appena seduto, apre il pc e si immerge nel suo mondo, e il Telefonatore Comunitario, che fa sentire la sua chiamata all'intera carrozza: racconta fatti intimi, risolve complicate vicende sentimentali in viva voce, rende tutti partecipi delle sue disavventure, e alza il tono della conversazione quanto più l'interlocutore è distante. Se la persona con cui parla è a Palermo, mentre lui è a Milano, urla: «Come state laggiù? Beneeee?». Uno spasso. Anche per questo non posso fare a meno del treno».

## I numeri Sui convogli aumentano i pendolari

■ ■ ■ È il più antico tra i grandi mezzi di trasporto, ma pare quello destinato ad avere più futuro. Il treno, rispetto ad aereo e auto (in flessione), fa registrare negli ultimi anni una significativa crescita nell'utilizzo da parte degli italiani. Maggiore rapidità degli spostamenti e concorrenza sulle tratte, a fronte dell'aumento dei pedaggi autostradali e della scomodità dei collegamenti aeroportuali tra grandi città, aiutano a spiegare questo fenomeno. Come dimostrano i dati Istat, se nel 2011 solo il 9,5% ricorreva al treno per viaggiare (sia per lavoro che per vacanza), già nel 2013 la quota saliva all'11,2%. Ma l'impennata si registra soprattutto nel biennio seguente: nel 2014 era il 13,2% degli italiani a prendere il treno, e nel 2015 si è toccato il picco del 15,2%.

I dati acquistano una dimensione ancora più rilevante su alcune tratte, come la Milano-Roma. Stando a quanto certifica l'Autorità di regolazione dei trasporti, su quel percorso si è passati da un'incidenza di utilizzo del treno del 36% (a fronte di un ricorso all'aereo del 50%) nel 2008 a una scelta del treno del 70% (a dispetto di un calo dell'aereo al 20%) nel 2015.

La crescita riguarda perfino i pendolari, di solito costretti a viaggiare su treni lenti e affollati. Come conferma l'Istat, la percentuale di persone di 14 anni e più che utilizzano il treno è passata dal 28,4% del 2012 al 31,3% del 2015; quella di chi lo prende ogni giorno dal 3,1 del 2012 al 3,5 del 2015; mentre è calato il numero di coloro che non lo utilizzano mai: dal 69,9 del 2012 al 67,2 del 2015.

## La capitale Ue della Cultura 2019

### A Matera i binari sono morti: c'è lo scalo ma è abbandonato

■ ■ ■ Se Cristo si è fermato a Eboli, oggi non potrebbe fermarsi a Matera. La città dei sassi è l'unico capoluogo di provincia a non essere raggiunto dalle Fs. I primi tentativi di realizzare una tratta ferroviaria risalgono al 1986: da allora sono stati creati una stazione, oggi abbandonata, alcune gallerie e un ponte in ferro, completamente inutilizzati, per uno sperpero di 500 miliardi di vecchie lire. Anche i nuovi fondi, come quelli del Patto per il Sud, saranno destinati al potenziamento di linee interregionali lumaca, e non alla realizzazione ex novo di una rete ferroviaria tra Puglia e Basilicata. Il paradosso è che tra due anni Matera, capitale europea della Cultura 2019, non potrà accogliere i visitatori che vogliono arrivare in treno. «Una città a vocazione turistica», dice **Domenico Bennardi**, membro del «Comitato per le Fs a Matera, «dovrà mostrare la sua inadeguatezza rispetto alle esigenze di un turismo moderno». Certo, «c'è chi coglie nella mancanza dei treni un aspetto romantico, nonché l'opportunità per un turismo slow. Ma la verità è che non ci sono neppure alternative valide». La provincia di Matera è sprovvista di autostrade e la Basilicata è l'unica regione, insieme al Molise, priva di aeroporto. C'è il petrolio nel sottosuolo e una storia millenaria nelle rocce, in Lucania, ma sulla terraferma e in cielo non si vedono tracce di infrastrutture e mezzi moderni.

GI.VE.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GI.VE.