


**LA MOSTRA INTERATTIVA**
**A Napoli un percorso di pace con "Senzatomica"**

— "Sensibilizzare e diffondere una cultura di pace attraverso un percorso di immagini, documenti e testimonianze di uomini e donne che vissero il dramma di Hiroshima e Nagasaki". È questo l'obiettivo della mostra multimediale "Senzatomica. Trasformare lo spirito

umano per un mondo libero da armi nucleari", che arriva a Napoli, a Castel Sant'Elmo, dopo essere stata già allestita in 60 città italiane e visitata da 275.000 persone, di cui oltre 100.000 studenti. La mostra è organizzata dall'Istituto Buddhista Italiano Soka Gakkai.



# Di stazione in stazione: l'Italia sui binari

*Il nuovo libro di Enrico Menduni, "Andare per treni e stazioni", è un viaggio tra memorie e suggestioni. Mentre il Paese scorre oltre i finestrini*

**R**ifacciamola, quella sfida, e vediamo chi la vincerebbe oggi. Eravamo nel 1961 quando la rivista *Quattroruote* lanciò la memorabile gara fra treno e automobile sul percorso Milano-Roma. Il treno era il Settebello, capofila delle Ferrovie dello Stato; la vettura era l'Alfa Romeo Giulietta spider. Nonostante che l'Autostrada del Sole non fosse ancora tutta percorribile, l'automobile vinse sul treno, distaccandolo di un bel po'. L'auto rossa fiammante festeggiò la vittoria in via Veneto, quanto mai splendente ai tempi della *Dolce vita*.

**Maurizio Boldrini** Enrico Menduni, con il volume *Andare per treni e stazioni*, in libreria da qualche settimana per i tipi del Mulino, si impegna, con la sua scrittura, a far ripetere metaforicamente la disfida con un esito che però si rovescia: questa volta a vincere è il treno.

## 1

**UN GRANDE RITORNO**

Dopo che per un lungo periodo, il secondo Novecento, l'automobile aveva dettato la sua legge, in quanto l'individualismo privatistico vinceva sul collettivismo del viaggio in treno, rigorosamente diviso in prima e seconda classe (la terza era stata abolita nel 1956), questo esemplare pamphlet dimostra che il viaggio in treno è tornato di gran moda. Perché accorcia i tempi di percorrenza, grazie all'Alta Velocità; perché meno stressante rispetto ad altri mezzi e altri luoghi; perché ti fa approdare nel cuore delle città. Ma anche perché è tornato a essere di moda, a essere visto come uno status symbol, come uno sti-

le di vita. Insomma il treno che, al di là dell'inevitabile nostalgia che ogni tanto colora la penna dell'autore, si prende la sua rivincita conquistando di nuovo il ruolo, che aveva occupato a lungo, di prim'attore nella scena della mobilità.

Tra notazioni personali («Tutti abbiamo ricordi ferroviari. Viaggi infantili con i nonni, magari su accelerati con sedili di legno, gite giovanili in comitiva, forse per partecipare a una manifestazione a Roma o per raggiungere qualche amore lontano, trasferte per raggiungere la caserma o la sede di lavoro e viaggi di nozze, magari a Venezia», ricorda l'autore) ma più che altro attraverso una ricca documentazione storica, Enrico Menduni ricostruisce l'epopea delle ferrovie, il loro lento declino ma anche la loro rinascita. Nel nuovo secolo, nel primo decennio del Duemila fino a oggi, sono stati realizzati oltre 1.300 chilometri di ferrovie ad alta velocità con uno standard che si avvicina a quelli europei.

Oggi, percorrere in treno il lungo viaggio che da Torino, passando per Milano e poi Bologna, Firenze e Roma, raggiunge Napoli e Salerno, lo si può fare, accorciando di molto i tempi e anche godendosi il viaggio in modo completamente nuovo e diverso. Nota l'autore: «Dal finestrino sigillato guardiamo distrattamente l'autostrada accanto a noi, sfiorando in un soffio automobili che sembrano lenti giocattoli, ad una velocità che è la metà della nostra».

Permangono ritardi e disservizi. Le linee minori sono abbandonate in molti casi all'incuria, con ritardi perpetui e treni del tempo che fu: avete mai provato l'esperienza di andare in treno da Siena a Firenze? Roba da Grand Tour. Oppure pensiamo a come sono ridotte le tratte che percorrono, giorno dopo giorno, i pendolari.

La scrittura di Enrico Menduni, in queste descrizioni così come in altri passaggi del libro, diventa pungente, ironica, ricorda quella degli anni giovanili dell'amato Luciano Bianciardi: «Gli eleganti convogli veloci sfrecciano accanto ai treni per pendolari pre-



**Enrico Menduni (Firenze, 12 giugno 1948) è un saggista e giornalista esperto in particolare di linguaggi multimediali**

**L'OMAGGIO**

**Il Premio Tenco celebra la figura di Fernando Pivano**

— Sarà una festa per Fernando Pivano, quella del 13 maggio al Teatro del Casinò di Sanremo, che chiamerà a raccolta artisti come Morgan, Cristiano De André, Iosonouncane, Diodato, Alberto Fortis, Rossana Casale, Mirco Menna, Vanessa



Tagliabue Yorke e la band di Mauro Ottolini. La giornata-evento, organizzata dal Club Tenco, avrà per titolo 'Complice la musica', lo stesso di un noto libro della Pivano sui cantautori italiani. Il prossimo anno ricorre il centenario della nascita della traduttrice.



si d'assalto nelle cinture di Milano, Roma, Napoli: cronici ritardi, gabinetti fuori uso, vagoni istoriati dai graffitari, una ressa incredibile nelle ore di punta. Nel Sud o nelle isole la fanno ancora da padrone i pullman privati, una fitta rete che unisce sperduti paesi dell'Appennino ai grandi centri del nord, alle sedi universitarie, alla capitale dove ci si reca per un concorso o un pellegrinaggio. Traversare di notte lo stretto di Messina su un pullman a due piani non mette allegria».

**L'autore descrive il pellegrinaggio del viaggiatore che da Roma si deve recare ad Ancona**

**2**

**NOSTALGIA DEL VAPORE**

Così come pesa l'irrisolta vicenda dei collegamenti trasversali, dal Tirreno all'Adriatico e viceversa. L'autore descrive il pellegrinaggio del viaggiatore che da Roma si deve recare ad Ancona percorrendo «boschi di grande solitudine e bellezza e valli così strette che la ferrovia si sovrappone al letto dei torrenti» e le soste in stazioni sperdute prima di arrivare, dopo tre ore: questo per fare 299 km.

Ancora spine sul fianco di un mezzo, il treno, che però di strada ne ha fatta davvero tanta da quanto la trazione a vapore ha preso il posto degli animali nel trasporto a traino. Strada fatta di binari piazzati negli impervi altopiani di cui è fatta l'Italia, di quelle carrozze metalliche che dettero lustro all'Esposizione Internazionale di Parigi al sorgere del Novecento.

Si poteva viaggiare perché le ferrovie erano un'organizzazione complessa con tante diverse figure che governavano il mezzo: dal fuochista, al macchinista, dagli addetti ai serbatoi d'acqua delle stazioni ai telegrafisti.

Figure che oscillavano tra l'eroismo di titaniche imprese così care ai Macchiaioli e la

modestia dell'artigiano che però mostra straordinarie competenze e saperi.

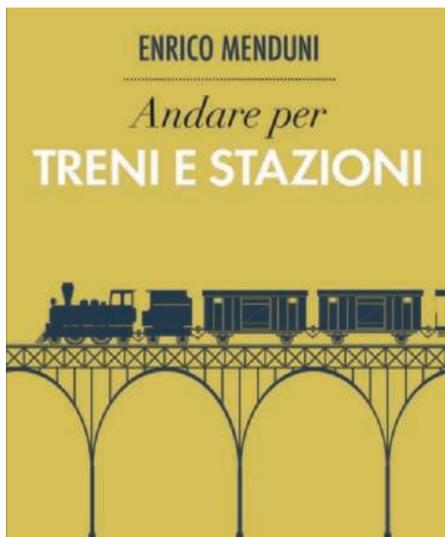
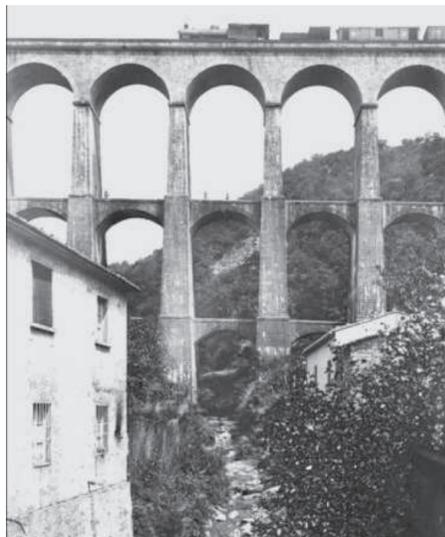
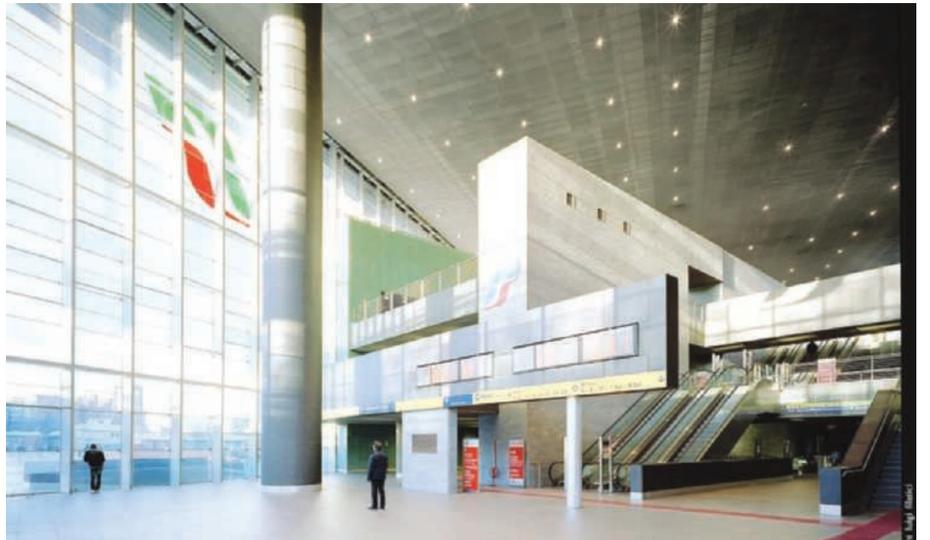
La "nostalgia del vapore", ritornato agli onori per scopi turistici ai quali è ora chiamato, è dunque anche nella narrazione di Menduni, romantica e retrospettiva. E possiamo oggi capire ancora meglio come quel fascino abbia colpito poeti e scrittori come Fogazzaro, Nievo, Carducci, Pascoli, De Amicis, Savinio. Fascino che non diminuisce con il passaggio dal vapore all'elettricità.

Da sempre ispirerà anche registi, regalando piccoli cammei (la locomotiva che si intravede in *Miracolo a Milano* di Vittorio de Sica) o opere che mettono a fuoco le ferrovie e i loro protagonisti (la locomotiva che riempie *Il ferroviere* di Pietro Germi).

**3**

**INCONTRIE ADDII**

Che dire dei fantastici Wagon lits che ci riportano agli avventurosi viaggi dell'Orient Express, alle follie degli anni Trenta. Anche qui si fa ironica la scrittura di Enrico Menduni, con pennellate in cui si evidenzia un sapere e un gusto per tante diverse discipline, per tanti mondi e modi di vedere le cose del mondo: «Il viaggio notturno nel vagone letto suggeriva trasgressioni, intrighi e delitti; ma anche gli imbarazzi di chi non apparteneva a quel mondo esclusivo. Un imbarazzo esorcizzato nella gag di Totò con l'onorevole Trombetta nel vagone letto, tipico sketch da rivista poi inserito in *Totò a colori* (dove non manca anche la donna fatale, nei succinti panni di Isa Barzizza) e, in forma più amara, nel *Conte Max* (1957) con un Alberto Sordi giovane giornalista che si finge conte e viaggia con gli aristocratici sul vagone letto Roma-Calalzo, diretto a Cortina. Insomma, conflitti di classe in sal-



**Gli scatti.** Dall'alto in basso: Roma, stazione Tiburtina (FOTO LUIGI FILETICI). Alta Velocità la Roma-Napoli, viadotto a Piteccio (Pistoia), la copertina del libro

sa ferroviaria».

Il libro ripercorre la complessa e affascinante storia dei treni, ne spiega le funzioni, li colloca in precisi contesti sociali e politici. Dalla nascita, contrassegnata dai segni tipici dell'epopea, agli sviluppi e alle evoluzioni registrate nel tempo con un'attenzione quasi pignola alla descrizione delle macchine derivate dallo sviluppo delle diverse tecnologie; dalla distruzione portata dalla guerra (furono persi più di 7000 chilometri di binari, distrutti ponti e stazioni) alla caparbia opera di ricostruzione compiuta dal governo di De Gasperi; dall'impari confronto con chi ha puntato su uno sviluppo che premiava le gomme a discapito delle rotaie fino ai nostri giorni, con la fine del monopolio dello Stato e l'alta velocità sulla quale si susseguono l'ininterrotto andare delle Freccie e di Italo.

Un capitolo a sé, denso anch'esso non solo di descrizioni e notazioni ma anche di inevitabili ricordi per un viaggiatore di lena qual è l'autore, è dedicato alle stazioni. Quella di Bologna, ora riprogettata, ma dove la memoria della terribile strage è ancora viva nelle tracce che richiamano addirittura l'ora.

**«Tra curiosità e nostalgia, il libro ha la forma di una guida ferroviaria d'Italia»**

Quella di Firenze, prezioso capolavoro dell'architettura razionalista che Michelucci tirò fuori dal suo geniale cappello nel pieno del regime fascista. Quella di Milano, ideata pochi anni prima, con il suo profilo assiro babilonico e il bianco marmo che penetra la città. Quella di Roma che assomiglia a un bazar multietnico, o di Napoli terribil-

mente moderna dentro il cuore antico. Tante e diverse: luoghi di attesa, luoghi di incontri e di addii. Pagine scritte da chi sa di architettura e sa coltivare, nel raccontare i luoghi, gli affetti.

**4**

**LA SPINA DORSALE D'ITALIA**

«Per questo il libro, mescolando curiosità e nostalgia, ha la forma di una guida ferroviaria sul percorso Nord-Sud, la spina dorsale d'Italia» troviamo scritto nelle brevi note che lo accompagnano verso il lettore. È vero. Ma c'è qualcosa di più: una narrazione rapsodica e non manualistica della storia del nostro paese: le fasi dello sviluppo e quelle della regressione, lo spopolamento del meridione (quel treno che viene dal sud non porta soltanto Maria, cantava Endrigo) e la contemporaneità che finalmente ritrova il suo tempo. Un libro scritto per appassionare il lettore con l'inevitabile dose di aneddotta (sapevate che la prima ferrovia "italiana" fu la Napoli-Portici inaugurata nel 1839? O come Carducci poté incontrare a Bolgheri «i cipressi alti e schietti»? E che per la stessa via il 29 ottobre del 1922 Mussolini "marciò" su Roma in vagone letto?) ma con la sapiente arte del divulgatore. D'altra parte, non a caso, Enrico Menduni non solo insegna cinema, fotografia e televisione all'Università ma continua ad avere a che fare con la radio, il cinema, la fotografia. In queste pagine, oltre ai treni e alle stazioni, ci troverete molti segni di queste sue passioni.