



UNA LINEA TRA PASSATO E FUTURO

di Ferruccio de Bortoli

Il lettore scuserà se prima di introdurre questo splendido volume della Fondazione FS Italiane, *Di uomini e ferro*, mi soffermerò per qualche istante su ricordi personali. Spero di non esagerare, ma ognuno di noi ha tanti momenti della propria vita, soprattutto della giovinezza, associati al treno. E li custodisce gelosamente. Perché il treno non è solo un mezzo di trasporto collettivo: è soprattutto un magico, personale, involucro dei desideri.

Una dimensione sospesa, come nei racconti di Italo Calvino (*Se una notte d'inverno un viaggiatore*), di Friedrich Dürrenmatt (*Il tunnel*) o del più recente e celebrato *La ragazza del treno* di Paula Hawkins. E di tanti altri. Il suo fascino non conosce l'usura del tempo. Né l'avanzare delle tecnologie. Le vecchie locomotive continuano a sferragliare e sbuffare nella nostra memoria. Il treno è la metafora del viaggio sognato o temuto, trasmette da sempre la sensazione di poter fuggire, di andarsene via. O di tornare, finalmente. Si viaggiava in posti lontani anche soltanto seguendo il tracciato di una linea su un semplice orario ferroviario (il mitico Grippaudo, avvincente quasi quanto un romanzo di Salgari) immaginando di arrivare a Parigi o a Londra proprio nell'ora segnata in grassetto. Il lettore troverà, in queste pagine, un estratto dell'*Orario ufficiale* del 1900. Con la Valigia delle Indie si poteva sognare di partire da Calais e giù giù arrivare fino a Brindisi. Lì c'erano le coincidenze dei piroscafi per l'Oriente, la Cina, persino l'Australia. Tutto in un solo foglio dell'edizione dei Fratelli Pozzo.

Quanti treni, dunque, abbiamo preso con la nostra fantasia. E quanti ne abbiamo persi nella realtà. Si continua a dire così. Le occasioni sono come i treni. Quanti biglietti usati – semplici cartoncini, come quelli che appaiono in questo volume – si sono trasformati in altrettante figurine custodite gelosamente. Elementi di un gioco infinito, costruito

Passaggio dell'automotrice elettrica ALe 880 sul Ponte di Recco, 1946.

Pp. 10-11: orario ferroviario della Società per le Strade Ferrate del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, in vigore dal gennaio 1872, pubblicato dalla Tipografia Gaetano Longe di Este, Padova.

nella libertà assoluta di essere connessi con il mondo ancora prima che esistesse la rete. Gli italiani non avevano ancora il passaporto, ma quel talloncino rigido, magari acquistato per una tratta secondaria, si trasformava nel salvacondotto della felicità.

Il mio vicino di casa, quando ero un bambino, era uno strano signore taciturno che aveva riempito una grande stanza con tanti trenini Lima e Rivarossi che viaggiavano su più piste. Lui e la moglie, non so quanto consenziente, vivevano in pochi metri quadrati. Il resto del piccolo appartamento era tutto dedicato a locomotive, vagoni, passaggi a livello. Qualche volta venivo ammesso in quel luogo ed era per me come entrare nel Paese delle meraviglie, o meglio, a Disneyland. Ho ricordato lo sguardo severo ma soddisfatto del mio vicino quando ho visto Tom Hanks nei panni del controllore saggio e paterno in *Polar Express*.

La mia stazione Centrale era lì, fra quelle quattro mura di una casa di ringhiera milanese nella quale l'unico bagno per tutti era su un pianerottolo. Il segno di una quotidianità modesta. Per fortuna c'era il treno, anche piccolo, una miniatura perfetta, sul quale si poteva salire in ogni momento. E ogni volta che lo si prendeva veramente era confortevole, moderno. E soprattutto velocissimo, anche quando non lo era. La frase gergale "va come un treno" resiste al tempo. Vorrà dire qualcosa.

Il viaggio in treno, raro e agognato, richiedeva una preparazione meticolosa, febbrile. Il numero delle valigie (ma perché le rotelle sono state inventate così tardi?), gli abiti da indossare. Farà freddo o farà caldo? Che cosa ci portiamo da mangiare? La bottiglia d'acqua (o il fiasco) si può rompere, non si sa mai. Un dramma familiare, mai così sofferto come quello innescato dalla paura di non arrivare in tempo alla stazione. Così si andava due ore prima, per la magra soddisfazione di veder partire un paio di accelerati o rapidi, con l'ansia di aver sbagliato binario. La corsa ai posti in seconda classe (la prima era un lusso irraggiungibile); i finestrini abbassati con sforzi titanici. E poi la curiosità di scoprire chi avrebbe diviso con noi lo scompartimento. Perché per qualche ora quegli sconosciuti sarebbero entrati nelle nostre vite e noi, con la curiosità di qualche domanda, nelle loro. Le esistenze si mescolavano nella casualità degli incontri. Ricordo un romanzo di Georges Simenon, *Il treno*. Due sconosciuti si incontrano in una carrozza e si amano alla follia. Il Simenon più erotico (lui non faceva fatica). Al viaggiatore è proibito sporgersi, ma non osare con i propri pensieri. Viaggiando sono più leggeri, impalpabili.



Stazione di Genova Piazza Principe, la tettoia viene demolita per ricavarne metallo per il conflitto bellico ormai alle porte, 1940.

Quando si andava in vacanza sulle Dolomiti – e ancora prima che venisse istituita la mitica Freccia delle Dolomiti – si cambiava a Padova. Un'operazione complicata, ad alto tasso di drammaticità. Capitava di perdere la coincidenza e allora ci si sentiva smarriti, come abbandonati in una terra straniera, ostile. Quando poi si saliva sulla Littorina a nafta, che dal nome rivelava tutti i suoi anni (ma a noi sembrava modernissima), cominciava un altro viaggio. Meglio, una nuova avventura. La fantasia correva senza freni, come quella del giovane Fellini in *La città delle donne*, con la periferia romana che sembra d'un tratto un paesaggio dell'Arizona. E la valle stretta del Piave schiudeva con sapiente regia le sue gole, i suoi canyon. Lungo quella linea, Frank Sinatra avrebbe recitato in *Il colonnello Von Ryan*, un film del 1965.

Quando la vacanza finiva, alla stazione di Feltre, l'arrivo del treno che ci avrebbe riportati a casa era segnalato dal trillo improvviso di una campanella. Sembrava quella dell'inizio delle lezioni, ma riservava il piacere di un altro viaggio, pieno di ricordi da custodire gelosamente nella familiarità del rumore metallico delle rotaie.



Interno del reparto montaggio locomotive dell'Officina grandi riparazioni di Pietrarsa, Napoli, 1955. Oggi la struttura è sede del Museo Nazionale Ferroviario della Fondazione FS Italiane.

Un mondo si chiudeva, un altro si apriva. Sempre sul treno, ormai diventato un guscio, una culla. Ma soprattutto una finestra sul mondo. Le copertine della *Domenica del Corriere*, ma anche della *Tribuna Illustrata*, raccontavano l'Italia che si aggrappava, entusiasta o timorosa, al progresso. Con i colori di Achille Beltrame e Walter Molino, l'immagine del treno annunciava l'ingresso nel XX secolo o scandiva i momenti gravi e luttuosi delle guerre. Era lo strumento della propaganda di regime. O il teatro di delitti, di acrobatici salvataggi, di episodi che strappavano il sorriso o la compassione. Tutto poteva accadere sul treno: dal gesto eroico al miracolo. Il ferroviere era raffigurato come un esploratore che squarciava le tenebre con la sua lampada a olio, il toro e le aquile che attaccavano i convogli. Disastri, stragi, dolori. Ma il treno non si fermava, mostrava orgoglioso la propria evoluzione, non raramente la propria rinascita. Vi saliva anche papa Giovanni XXIII, uscendo dalla stazione del Vaticano, per recarsi a Loreto.

Questo libro celebra l'ingegno italiano, l'importanza nel tempo di una rete capillare di trasporto delle persone e delle merci. Il sistema linfatico di un Paese. L'insieme delle sue connessioni. La cucitura costante

della sua identità nazionale. Il termometro della sua modernità. Un solo esempio può essere illuminante. Oggi l'Alta Velocità ha cambiato le abitudini degli italiani. Li ha riportati a preferire il treno all'aereo – cosa del tutto impensabile soltanto alcuni anni fa – ha ridisegnato la mappa degli spostamenti, creato una pendolarità prima inesistente, inciso sulla produttività dell'intero sistema. Inimmaginabile pensare che non esista più. Le principali stazioni ferroviarie sono state rifatte sul disegno di grandi architetti contemporanei. Esattamente come accadeva nelle epoche più fortunate e leggendarie del trasporto ferroviario. *La Domenica del Corriere* del 5 luglio 1951 celebrava in copertina, con una tavola di Beltrame, “il maestoso salone dei biglietti alla nuova stazione ferroviaria di Milano”. La Centrale era allora la più grande d'Europa. Avrebbe potuto essere diversa. A Mussolini fu presentato anche un progetto alternativo.

Chi volesse comprendere meglio che cosa il trasporto ferroviario abbia significato nel promuovere la crescita del Paese e rivoluzionarne i costumi, farebbe bene ad andare al Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, alle porte di Napoli, e ammirare i gioielli dell'ingegneria e dell'industria italiane di cui si parla anche in questo libro. Modelli che sfrecciano ancora – è il caso del Pendolino – su tratte di altri Paesi.

O che sono diventati il simbolo del miracolo economico italiano, come il Settebello, l'elettrotreno Breda Etr 300 presentato nel 1952, con l'elegante belvedere dalle poltrone girevoli. È una storia di lavoro costante, di grandi professionalità che nel dopoguerra hanno permesso al Paese di ripartire costruendo una tradizione condivisa di lavoro e tecnologia. Su questa tradizione si basano il presente e il futuro della mobilità, sempre più veloce, diffusa e sostenibile. Infine è una storia di passione per un'azienda che ha unito gli italiani con un legame profondo, che apprezzeremmo di più se soltanto pensassimo, per un attimo, che non fosse mai esistita. Impossibile. “Il treno – come dice il direttore della Fondazione FS Italiane, Luigi Cantamessa – è davvero un'invenzione meravigliosa, che ha cambiato la storia dell'uomo e ha fatto innamorare molti. Alcuni, talvolta, del treno stesso”.

P.S. Devo un ringraziamento personale alla Fondazione e al suo presidente, Mauro Moretti. La Fondazione Memoriale della Shoah, che sorge nei sotterranei della stazione Centrale di Milano, e da cui partirono ebrei e deportati per i campi di concentramento e sterminio nazisti (la senatrice a vita Liliana Segre, fra gli altri), esiste anche grazie alla sensibilità dei vertici delle Ferrovie. I suoi ingegneri ci aiutarono a rintracciare e restaurare i vagoni che servirono ad alimentare la macchina di morte nazista. Lo fecero con il fervore della giustizia che si accompagna al senso del dovere e dell'appartenenza. Non tutte le pagine di una storia sono bianche e immacolate.