

8 DOMENICA 27 MARZO 2011

AGORÀ DOMENICA



COSTUME

Dalle vaporiere a carbone alle Littorine a gasolio, dalle Centoporte agli autobus

su rotaia: i treni d'epoca italiani, riportati in perfetta forma, vivono una seconda

gioinezza facendo servizio in tratte di grande interesse turistico fra paesaggi d'incanto

Treni

Il fascino della storia corre sui binari

di Paolo Pittaluga

Sesso, quando si parla di treni storici, si è spinti a pensare alle "vaporiere" sbuffanti. Questa immagine la si lega allo stupore che si disegna sul viso di un bambino al suo passaggio. Nel nuovo millennio parlare di treni storici non è più solo fare riferimento alle locomotive a vapore o alle carrozze Centoporte, quelle dotate, appunto, di porte in corrispondenza di ogni scompartimento, con sedili rigorosamente in legno, come tutto l'arredo, e radiatori del riscaldamento sottostanti, ma allargare l'orizzonte a locomotive e vagoni, che non hanno novant'anni ben portati alle spalle ma solo... cinquanta. I convogli storici sono una risorsa. L'hanno capito, da tanto tempo, all'estero. Eppure, guardando bene in casa nostra, scopriamo che Ferrovie dello Stato, oggi, ha il parco di mezzi d'epoca più ricco tra le compagnie europee. E bisogna aggiungere anche i mezzi delle ferrovie regionali e delle associazioni. Così, spiegano Marco Bruzzo e Michele Cerutti, autori del recentissimo volume *Rotabili storici* (Duegi Editrice), «l'Italia si posiziona al terzo posto nel vecchio continente dopo l'isola britannica e i land tedeschi». Purtroppo questa potenzialità è poco sfruttata e limitata solo ad alcune linee, come le Ferrovie del Basso Sebino e della Val d'Orcia, qualche tratta in Puglia e in Sicilia, quelle a scartamento ridotto della Sardegna. Insomma, per chi vuole viaggiare su un "vecchio" treno sono tutt'altro che rose e fiori e spesso accade di migrare oltre confine. *Rotabili storici* diventa, allora, uno strumento di conoscenza per neofiti ma anche esperti o quasi. Preservare un rotabile storico è un impegno non di poco conto. Eppure la "conservazione", nel nostro Paese, si può far risalire addirittura al 1911 quando, in occasione dell'Esposizione universale di Torino, furono restaurate due locomotive ottocentesche a vapore. Peccato che poco dopo vennero demolite. La tutela del materiale ferroviario, nel corso del '900, è scandita da tappe significative, compresa la realizzazione di alcuni musei dove tanti



UNA DOPPIA DI 685, AL TRAINO DI UN CONVOGLIO DI «CENTOPORTE», IN TRANSITO SULLA «EAENTINA» NEL MAGGIO 2009 (FOTO M. CERUTTI)



LO «SCHIENENBUSSE» A ISEO NEL 2007 (FOTO E. BARAZZUOLI)

rotabili sono "parcheggiati" e visitabili. Quello degli spazi espositivi è però un capitolo a se stante: quei mezzi non sfornano e sferagliano più... Invece quelli che ancora corrono, anzi hanno ripreso a correre, dopo periodi di accantonamento (in parole povere messa fuori servizio) non rappresentano solo eventi occasionali ed emotivi, ma si inseriscono anche in un contesto economico legato allo sviluppo turistico e in quello culturale, nella riscoperta del "come ci muovevamo". «Sedersi sulle panche di legno lucido respirando gli odori di un treno a vapore, come pure accarezzare i velluti confortevoli di una carrozza anni '50, significa immergersi in un mondo fatto di persone e lavori ora scomparsi, ma che rivive integralmente», scrivono Bruzzo e Cerutti, i quali hanno realizzato il volume con l'intento di accompagnare il lettore «in un viaggio ideale alla scoperta e alla conoscenza di tutte le testimonianze attive

delle nostre ferrovie». Alla scoperta di rotabili che sanno ancora emozionare e che forse ora emozionano più di un tempo, quando erano "la regola". E allora immaginiamoli questi rotabili. A cominciare dalle vaporiere, che costituiscono il simbolo dei primi passi della storia ferroviaria. Sfolgiando il libro si potrebbe anche essere tentati dalla non lettura: le pagine scorrono tutte d'un fiato regalando, una dopo l'altra, immagini di convogli in paesaggi bucolici, ai quali non si è abituati. Però la curiosità prende il sopravvento: la didascalica ci svela la località dello scatto e una completa scheda tecnica ci "racconta" la locomotiva. Piccole, mastodontiche, da manovra, veloci come missili, per l'epoca (130 chilometri orari) o vecchiette civettuole e affascinanti, come la 200-05 de LeNord che iniziò a mangiare carbone nel 1883 e pare per niente stufo di mangiarlo. E quelle a scartamento ridotto di Calabria e Sardegna: peccato aver perso per strada la

non è stata preservata alcuna linea trifase e quindi le "macchine" salvate dalla fiamma ossidrica restano immobili nei musei. Il parco rotabili storici ci regala locomotive a partire dagli anni '30. La vera "chicca" potrebbe essere il recupero della Fc15 (Ferrovie Torino-Cirié) appartenente alla serie costruita tra il 1919 e il 1920. Se si vuole viaggiare su qualcosa di ancora più vecchio, merita fare un salto a Bolzano per vedere all'opera, lungo la linea del Renon, la 2 della Sad: data di "nascita" 1908, velocità massima 25 orari, un veicolo con l'intera carrozzeria in legno. Siamo ormai passati al campo degli elettrotreni e qui, se non altro, dobbiamo ammirare il design che i progettisti nostrani, a partire dal 1936 con la serie degli Etr200, hanno saputo trovare. E non bisogna dimenticare le carrozze. Non c'è che l'imbarazzo della scelta a partire dalle "Centoporte" degli anni '20 per

giungere alle vetture degli anni '70, capaci di viaggiare a 160 orari e assai confortevoli, con i loro scompartimenti e i sedili in velluto in 1ª classe. Sono stati preservati anche alcuni vagoni postali e carri merci con i quali vengono realizzati i cosiddetti treni fotografici. Ultima annotazione per due convogli che stanno marcendo, esposti alle intemperie: l'Etr 302, il *Settebello*, orgoglio italiano degli anni '50 e l'Etr 401, il primo *Pendolino*. Recuperarli costa molto, ma di questi mezzi dobbiamo andare fieri. E magari salvare il "Pendolino", proprio nel 2011, sarebbe rendere omaggio all'ingegnere Francesco di Majo il suo ideatore, che è scomparso lo scorso gennaio. Per chi vuole saperne di più non resta che consultare *Rotabili storici*. E se si vuole provare l'ebbrezza di un viaggio su un vecchio treno si possono trovare tutte le informazioni su www.duegieditrice.it/category/appuntamenti.



LA LOCOMOTIVA 200 05 A LAVENO-MOMBELLO NEL 2000 (FOTO S. ASSI)

Parla Luigi Cantamessa: patrimonio da tutelare

Venti locomotive a vapore funzionanti. Trenta elettriche di tutte le epoche, dieci automotrici ed elettromotrici, 140 carrozze passeggeri e una trentina di vagoni merci. Questi numeri li snocciola l'ingegnere bergamasco Luigi Cantamessa, responsabile dei rotabili storici delle Ferrovie dello Stato. Un giovane, anzi il più giovane ingegnere che si occupa del più vecchio materiale viaggiante. A 32 anni, Cantamessa conosce a menadito i treni più "anziani" e spesso ci viaggia. Lui le vaporiere le coccola perché, per passione, fa il fuochista, colui che spala carbone nelle fiamme, nel fuoco che serve a muovere le loco oltre ottuagenarie. Un uomo che, smessa

giacca e cravatta, indossa gli abiti neri dei macchinisti di un tempo, uno che, come dice egli stesso, «ha imparato l'arte della pala e della caldaia». L'arte, perché lavorare su queste locomotive è da veri artisti. E nel nostro Paese, di questi artisti se ne contano venti. Un tempo li chiamavano "misti neri", un appellativo che non dispiace, che ingigantisce coloro che contribuiscono a mantenere viva la tradizione. È una forma di cultura, quella dei rotabili storici. Lo sanno all'estero: lo sappiamo un po' meno noi. Questi rotabili, spiega Cantamessa, sono un patrimonio del Paese. Infatti - si chiede, ma la domanda andrebbe rivolta ad altri - che differenza intercorre tra una facciata stile Liberty



ALN772 A PRIMOLANO NEL 2010 (FOTO M. CERUTTI)

e un treno del 1910?». Bel quesito se pensiamo che in Francia i treni sono monumenti storici, mentre qui abbiamo solo un decreto legge del 2004, che parla di tutela dei mezzi con più di 75 anni di vita. Certo all'estero la sensibilità è maggiore. Non è una

critica alle Ferrovie dello Stato, anzi chiedendo a Luigi Cantamessa se corrisponde al vero che il nostro parco di rotabili storici è tra i migliori del vecchio continente la risposta è «Assolutamente vero, perché mentre in Europa il patrimonio storico è della comunità nazionale qui è tutto delle FS». Però, ammette, all'estero si incontra una cultura ferroviaria superiore. Quella che si tocca con mano nel Regno Unito, in Germania, Francia e pure in Australia e Stati Uniti. Ma allora non sfruttiamo le potenzialità del nostro parco? «Sì potrebbe fare di più - ammette - ma devono

intervenire gli Enti locali, serve il concorso delle Regioni. Perché i treni storici non possono diventare un'eccezione in un momento in cui i tagli alla cultura sono enormi». Non si tratta di un problema di mancanza di volontà bensì causato da un impegno oneroso. Per questa ragione è necessario l'intervento degli Enti, che devono capire che quello dei rotabili storici è un patrimonio del Paese. Se organizzare un treno storico ha un costo notevole preservarlo ne ha uno enorme. Anche perché, spiega Cantamessa, siamo davanti a due opzioni di intervento: quello solo estetico oppure quello funzionale. In questo secondo caso le cifre lievitano all'infinito, in quanto si tratta di

"sistemare" un veicolo affinché possa viaggiare in sicurezza trasportando viaggiatori. Difficilmente questi investimenti si quantificano sotto i 100 mila euro, trattandosi di mezzi arrugginiti, fermi da almeno 40 anni. E le misure di sicurezza vigenti nel nostro Paese sono le più ferree dell'intero pianeta. Così si guarda al futuro speranzosi, anche se, aggiunge Cantamessa, «si tratta di un futuro legato a quanto gli Enti pubblici e i privati potranno investire». Ma è necessaria una seria presa di coscienza per salvaguardare «un patrimonio preziosissimo, unico e ancora misconosciuto»: una ricchezza «che appartiene al popolo italiano».

Paolo Pittaluga